



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 4.12.2002
COM(2002) 721 definitief

2002/0074 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen

(door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2
van het EG-verdrag ingediend)

TOELICHTING

Op de plenaire vergadering van 7 november 2002 heeft het Europees Parlement, met een aantal amendementen, zijn goedkeuring gehecht aan het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen [COM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Het Europees Parlement is het op de belangrijkste punten grotendeels eens met het voorstel van de Commissie. Het heeft evenwel een aantal amendementen geformuleerd op basis waarvan de Commissie voorstelt enkele wijzigingen in de oorspronkelijke tekst aan te brengen.

De meeste amendementen van het Europees Parlement zijn verduidelijkingen en verbeteringen in de huidige tekst van het Commissievoorstel. Andere verschaffen het voorstel toegevoegde waarde doordat bepaalde aspecten worden versterkt, terwijl een amendement in meer flexibiliteit voorziet. Al deze amendementen zijn in het onderhavige gewijzigde voorstel opgenomen. Zij hebben voornamelijk op de volgende gebieden betrekking:

- Uitdrukkelijke vermelding in de overwegingen dat de uiterste datum waarop bestaande ro-ro schepen aan de vereisten moeten voldoen, zoals bepaald in artikel 7, lid 2, geen gevolgen mag hebben voor de huidige toepassing van de specifieke stabiliteitsvereisten door de staten die partij zijn bij het Verdrag van Stockholm. Deze verduidelijking vervolledigt de verwijzing naar artikel 4, lid 1, onder e, van Richtlijn 1999/35/EG¹ van de Raad in artikel 3, lid 2, van dit voorstel.
- Een verduidelijking dat hogesnelheidspassagiersvaartuigen niet verplicht zijn tot naleving van de bepalingen van onderhavige richtlijn, mits zij voldoen aan de specifieke internationale bepalingen die voor deze typen vaartuigen zijn vastgesteld.
- Wijzigingen in de definities van "ro-ro passagiersschip" en "een passagier" om deze in overeenstemming te brengen met het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS).
- Wijziging van de uiterste termijn voor ro-ro schepen die op de datum van vaststelling van deze richtlijn reeds zullen voldoen aan de stabiliteitsvereisten van het SOLAS-verdrag (SOLAS 90-norm). Deze bepaling die een flexibelere termijn invoert, zal uitsluitend gelden voor schepen die reeds ruim voor 1 oktober 2010 (uiterste datum voor naleving van de SOLAS 90-norm) aan een hoge stabiliteitsnorm voldoen.
- Een verbetering in de bepalingen betreffende specifieke vergunningen voor seizoen- en kortetermijndiensten van ro-ro schepen.
- Wijziging van de tenuitvoerleggingsdatum die 18 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn moet vallen.

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de technische bijlagen bij het voorstel (bijlagen I en II), die dan ook niet in dit gewijzigde voorstel zijn weergegeven.

De Commissie wijzigt derhalve haar voorstel, in overeenstemming met artikel 250, lid 2.

¹ Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen; PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen ter verbetering van de veiligheid van de passagiers in het zeevervoer.
- (2) De Gemeenschap wenst met alle geëigende middelen scheepsrampen met ro-ro passagiersschepen en verlies van mensenlevens te voorkomen.
- (3) Het overlevingsvermogen van ro-ro schepen na beschadiging door aanvaring, zoals bepaald door de lekstabiliteitsnorm, is een essentiële factor voor de veiligheid van passagiers en bemanning en is van bijzonder belang voor opsporings- en reddingsoperaties; het gevaarlijkste probleem voor de stabiliteit van een ro-ro schip met een ingesloten ro-ro dek, na beschadiging door aanvaring, is het effect van de verzameling van een significante hoeveelheid water op dat dek.
- (4) Personen die gebruik maken van ro-ro passagiersschepen en de bemanning die aan boord van dergelijke vaartuigen werkt, mogen met recht in de gehele Gemeenschap hetzelfde hoge niveau van veiligheid eisen, ongeacht het vaargebied van de schepen.
- (5) Gezien de interne-marktdimensie van het passagiersvervoer over zee, is een optreden op het niveau van de Gemeenschap de meest doeltreffende manier om een gemeenschappelijk minimumniveau van veiligheid voor schepen in de gehele Gemeenschap vast te stellen.

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (6) Een optreden op communautair niveau is de beste manier om de geharmoniseerde toepassing te waarborgen van beginselen die binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn vastgesteld en zodoende concurrentievervalsing te voorkomen tussen exploitanten van ro-ro passagiersschepen die in de Gemeenschap varen.
- (7) Algemene stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersvaartuigen in beschadigde toestand werden op internationaal niveau vastgesteld door de SOLAS-conferentie van 1990 en opgenomen in hoofdstuk II-1, deel B8 van het SOLAS-verdrag (SOLAS 90-norm). Deze vereisten zijn in de gehele Gemeenschap van toepassing ingevolge de directe toepassing van het SOLAS-verdrag op internationale reizen en de toepassing van Richtlijn 1998/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁵ op binnenlandse reizen.
- (8) De lekstabiliteitsnorm van SOLAS 90 houdt impliciet rekening met het effect van water dat in het ro-ro dek binnendringt bij een toestand van de zee met een significante golfhoogte van circa 1,5 m.
- (9) IMO-resolutie 14 van de SOLAS-conferentie van 1995 stond leden van de IMO toe regionale overeenkomsten aan te gaan, indien zij van mening waren dat de heersende toestand van de zee en andere plaatselijke omstandigheden specifieke stabiliteitsvereisten in een aangewezen gebied noodzakelijk maken.
- (10) Acht Noord-Europese landen, waaronder zeven lidstaten van de Gemeenschap, besloten op 28 februari 1996 in Stockholm een hogere stabiliteitsnorm voor ro-ro passagiersschepen in beschadigde toestand in te voeren, teneinde rekening te houden met het effect van de verzameling van water op het ro-ro dek en het schip in staat te stellen te overleven bij een zwaardere toestand van de zee dan volgens de SOLAS 90-norm, tot significante golfhoogten van 4 m.
- (11) Volgens deze overeenkomst, die het verdrag van Stockholm wordt genoemd, staat de specifieke stabiliteitsnorm in direct verband met het vaargebied van het schip en met name met de significante golfhoogte die in het vaargebied wordt geregistreerd; de significante golfhoogte van het vaargebied van het schip bepaalt de hoogte tot waar het water op het autodek kan rijzen na beschadiging door een ongeluk.
- (12) Aan het einde van de conferentie waarop het verdrag van Stockholm werd aangenomen, merkte de Commissie op dat het verdrag niet kon worden toegepast in andere delen van de Gemeenschap en gaf zij het voornemen te kennen een onderzoek te verrichten naar de heersende plaatselijke omstandigheden waaronder ro-ro passagiersschepen in alle Europese wateren varen en passende maatregelen te nemen.
- (13) De Raad nam in de notulen van de 2074^{ste} vergadering van de Raad van 17 maart 1998 een verklaring op waarin met nadruk wordt gewezen op de noodzaak hetzelfde veiligheidsniveau te waarborgen voor alle passagiersveerboten die onder soortgelijke omstandigheden voor internationale of binnenlandse reizen worden gebruikt.

⁵ PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

- (14) Naar aanleiding van de ramp met de "Express Samina" heeft het Europees Parlement op 5 oktober 2000 resolutie B5-0783, 0787 en 0791/2000 aangenomen, waarin uitdrukkelijk wordt verklaard dat het wacht op de evaluatie door de Commissie van de effectiviteit van het verdrag van Stockholm en andere maatregelen die de stabiliteit en veiligheid van passagiersschepen moeten helpen verbeteren.
- (15) Uit een deskundigenonderzoek in opdracht van de Commissie is gebleken dat de golfhoogten in Zuid-Europese wateren ongeveer overeenkomen met die in het noorden; de algemene meteorologische omstandigheden zijn weliswaar doorgaans gunstiger in het zuiden, maar de stabiliteitsnorm die in het kader van het verdrag van Stockholm is vastgesteld, is uitsluitend op de significante-golfhoogteparameter en op de wijze waarop deze van invloed is op de verzameling van water op het ro-ro dek, gebaseerd.
- (16) De toepassing van communautaire veiligheidsnormen met betrekking tot de stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen is van essentieel belang voor de veiligheid van deze vaartuigen en moet deel uitmaken van het gemeenschappelijke kader voor de veiligheid op zee.
- (17) Ter verhoging van de veiligheid en ter voorkoming van concurrentievervalsing moeten de gemeenschappelijke veiligheidsnormen op het stuk van stabiliteit van toepassing zijn op alle ro-ro passagiersschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die geregelde diensten van of naar een haven in een lidstaat onderhouden voor internationale reizen.
- (18) De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van schepen berust in de eerste plaats bij de vlaggenstaten. Elke lidstaat moet derhalve zorg dragen voor de naleving van de veiligheidsvoorschriften die gelden voor de ro-ro passagiersschepen welke zijn vlag voeren.
- (19) Deze richtlijn is tevens tot de lidstaten gericht in hun hoedanigheid van staat van ontvangst; de aan die hoedanigheid verbonden verantwoordelijkheden zijn gebaseerd op specifieke verantwoordelijkheden als havenstaat die geheel stroken met het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (UNCLOS).
- (20) De bij deze richtlijn ingevoerde specifieke stabiliteitsvereisten moeten worden gebaseerd op **de in de bijlagen bij het Verdrag van Stockholm vastgelegde** methode die de hoogte van het water op het ro-ro dek na beschadiging door aanvaring berekent aan de hand van twee basisparameters: het restvrijboord en de significante golfhoogte in het vaargebied van het schip.
- (21) De lidstaten moeten de significante golfhoogten in de zeegebieden **waar ro-ro passagiersschepen geregelde diensten van en naar hun havens onderhouden,** ~~onder hun jurisdictie~~ bepalen en bekendmaken; voor internationale routes moeten de significante golfhoogten, **telkens wanneer mogelijk,** in onderling overleg worden vastgesteld door de staten aan beide eindpunten van de route; ook voor seizoensbedrijf kunnen significante golfhoogten in dezelfde zeegebieden worden bepaald.
- (22) Alle voor zeereizen gebruikte ro-ro passagiersvaartuigen die in het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, moeten aan de stabiliteitsvereisten met betrekking tot de voor hun vaargebied bepaalde significante golfhoogten voldoen; zij moeten een certificaat van naleving aan boord hebben dat door de als vlaggenstaat fungerende lidstaat is afgegeven en dat door alle andere lidstaten moet worden aanvaard.

- (23) De SOLAS 90-stabiliteitsnormen voorzien in een veiligheidsniveau dat overeenstemt met de specifieke stabiliteitsvereisten, zoals vastgesteld bij deze richtlijn, voor schepen met vaargebieden waar de significante golfhoogte 1,5 m of minder bedraagt.
- (24) Met het oog op de veranderingen in de constructie die bestaande **ro-ro passagiersschepen** eventueel moeten ondergaan om aan de specifieke stabiliteitsvereisten te voldoen, moet de invoering van die vereisten over een aantal jaren worden gespreid, teneinde de betrokken tak van industrie voldoende tijd te bieden om zich aan te passen; daartoe moet voor bestaande schepen in een tijdschema voor de geleidelijke invoering worden voorzien. **Dit tijdschema mag geen gevolgen hebben voor de toepassing van de specifieke stabiliteitsvereisten door de staten die partij zijn bij het Verdrag van Stockholm.**
- (24a) Overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder e) van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, moeten de staten van ontvangst verifiëren of de ro-ro veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten die op regionaal niveau zijn aangenomen en zijn omgezet in hun nationale wetgeving, wanneer zij in de betrokken regio een dienst onderhouden die onder deze nationale wetgeving valt.**
- (24b) Hogesnelheidspassagiersvaartuigen zoals omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), zoals gewijzigd, zijn niet verplicht tot naleving van de bepalingen van deze richtlijn, op voorwaarde dat zij volledig voldoen aan de bepalingen, zoals gewijzigd, van de Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van de IMO.**
- (25) Aangezien de voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn benodigde maatregelen maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁶, moeten zij worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit.
- (26) Aangezien de doelstellingen van het voorgestelde optreden, namelijk de beveiliging van mensenlevens op zee door verbetering van het overlevingsvermogen van ro-ro vaartuigen bij beschadiging, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, mag de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag bedoelde subsidiariteitsbeginsel maatregelen treffen. Overeenkomstig het in dat artikel bedoelde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

⁶ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

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

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) "ro-ro passagiersschip" passagiersschip dat meer dan twaalf passagiers vervoert, **met ro-ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard, zoals gedefinieerd in voorschrift II-2/3 van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zoals gewijzigd;** ~~zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;~~
- b) "nieuw schip" een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 oktober 2004; een soortgelijk stadium van de bouw is het stadium waarin:
 - i) de bouw van een bepaald schip begint; en
 - ii) bij het assembleren van het schip reeds 50 ton of 1 % van de geschatte massa van alle bouw materiaal is gebruikt, waarbij de kleinste van beide massa's in aanmerking wordt genomen;
- c) "een bestaand schip" een schip dat geen nieuw schip is;
- d) "een passagier" iedere persoon aan boord met uitzondering van de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, **en met uitzondering van kinderen onder de 12 maanden;**
- e) "internationale verdragen" het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (het SOLAS-verdrag van 1974) en het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, tezamen met de **van kracht zijnde** protocollen en wijzigingen daarop ~~welke op de datum van vaststelling van deze richtlijn van kracht zijn;~~
- f) "geregelde dienst" een reeks tochten van ro-ro passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, welke plaatsvinden:
 - i) volgens een gepubliceerde dienstregeling of

- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;
- g) "verdrag van Stockholm" het verdrag dat op 27 en 28 februari 1996 in Stockholm is gesloten overeenkomstig Resolutie 14 van de SOLAS 95-Conferentie "Regionale overeenkomsten inzake specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro passagiersschepen", zoals aangenomen op 29 november 1995;
- h) "administratie van de vlaggenstaat" de bevoegde autoriteiten van de staat onder welks vlag het ro-ro passagiersschip gerechtigd is te varen;
- i) "staat van ontvangst" een lidstaat naar of vanuit welks havens een ro-ro passagiersschip een geregelde dienst onderhoudt;
- j) "internationale reis" een reis over zee van een haven in een lidstaat naar een haven buiten die lidstaat of omgekeerd;
- (k) "specifieke stabiliteitsvereisten" de stabiliteitsvereisten die in bijlage I zijn uiteengezet";
- l) "significante golfhoogte" of (hs) de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig-percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling;
- m) "restvrijboord" de minimumafstand tussen het beschadigde ro-ro dek en de waterlijn op de plaats van de beschadiging, zonder rekening te houden met het extra effect van het zeewater dat zich op het beschadigde ro-ro dek heeft verzameld.

Artikel 3 *Toepassingsgebied*

1. Deze richtlijn is van toepassing op alle ro-ro passagiersschepen, ongeacht de vlag die zij voeren, die een geregelde dienst van of naar een haven in een lidstaat onderhouden voor internationale reizen.
2. Elke lidstaat ziet er, in zijn hoedanigheid van staat van ontvangst, op toe dat ro-ro passagiersschepen die de vlag voeren van een staat die geen lidstaat is, volledig aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, voordat zij kunnen worden ingezet op zeereizen van en naar havens in die lidstaat, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 4 van Richtlijn 1999/35/EG.

Artikel 4 *Significante golfhoogten*

De significante golfhoogten (hs) worden gebruikt voor het bepalen van de hoogte van het water op het autodek bij toepassing van de specifieke stabiliteitsnorm in bijlage I. De waarden van de significante golfhoogten zijn die met een overschrijdingskans van niet meer dan 10% op jaarbasis.

Artikel 5 *Zeegebieden*

1. De lidstaten **van ontvangst** stellen uiterlijk zes maanden voor de in artikel 13 vermelde datum een lijst op van zeegebieden ~~onder hun jurisdictie~~ **waar ro-ro passagiersschepen geregelde diensten van en naar hun havens onderhouden**, met de bijbehorende waarden van significante golfhoogten.
2. De zeegebieden en de geldende waarden van significante golfhoogten in deze gebieden worden vastgesteld in onderling overleg tussen de lidstaten of, **telkens wanneer mogelijk**, tussen lidstaten en derde landen aan beide eindpunten van de route. Indien de scheepsroute door meer dan één zeegebied loopt, dient het schip te voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten voor de hoogste waarde van significante golfhoogte die voor deze gebieden is bepaald.
3. De lijst wordt aan de Commissie meegedeeld en opgenomen in een databank die op de website van de bevoegde maritieme instantie algemeen toegankelijk is. De plaats waar dergelijke informatie te vinden is alsmede eventuele aanpassingen van de lijst en de redenen voor deze aanpassingen worden eveneens aan de Commissie meegedeeld.

Artikel 6 *Specifieke stabiliteitsvereisten*

1. Onverminderd de vereisten van voorschrift II-1/8 van het verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag) betreffende de waterdichte indeling en lekstabiliteit dienen alle ro-ro passagiersschepen, als bedoeld in artikel 3, lid 1, aan de specifieke stabiliteitsvereisten in bijlage I van deze richtlijn te voldoen.
2. Voor ro-ro passagiersschepen die **uitsluitend** in zeegebieden varen waar de significante golfhoogte 1,5 meter of minder bedraagt, wordt naleving van de vereisten van voorschrift II-1/8 van het verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag) als gelijkwaardig beschouwd met naleving van de specifieke stabiliteitsvereisten in bijlage I.
3. Bij toepassing van de vereisten in bijlage I maken de lidstaten gebruik van de richtsnoeren in bijlage II van deze richtlijn, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met het ontwerp van het betreffende schip.

Artikel 7 *Invoering van de specifieke stabiliteitsvereisten*

1. Nieuwe ro-ro passagiersschepen dienen aan de specifieke stabiliteitsvereisten in bijlage I te voldoen.
2. **Met uitzondering van de in artikel 6, lid 2 bedoelde schepen** dienen bestaande ro-ro passagiersschepen uiterlijk 1 oktober 2010 aan de specifieke stabiliteitsvereisten in bijlage I te voldoen.

Bestaande ro-ro passagiersschepen die op de datum van vaststelling van deze richtlijn al voldoen aan de vereisten van voorschrift II-1/8 van het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 90 norm) hebben tot 1 oktober 2015 de tijd om aan de in bijlage I genoemde stabiliteitsvereisten te voldoen. Deze bepaling is van toepassing onverminderd artikel 4, lid 1, onder e) van Richtlijn 1999/35/EG.

Artikel 8 *Certificaten*

1. Alle nieuwe en bestaande ro-ro passagiersschepen die de vlag van een lidstaat voeren, hebben een certificaat aan boord waarin wordt bevestigd dat zij voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten, zoals vastgesteld in artikel 6 en bijlage I.

Dit certificaat, **waaraan andere relevante certificaten kunnen worden toegevoegd**, wordt afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat en vermeldt de significante golfhoogte tot welke het schip kan voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten, alsmede het zeegebied waarvoor het certificaat oorspronkelijk is afgegeven.

Het certificaat blijft geldig zolang het vaartuig wordt gebruikt in een hetzelfde gebied dat gekenmerkt is door een significante golfhoogte van dezelfde waarde of van lagere waarde ~~of in een ander gebied waar dezelfde waarde van significante golfhoogte is geregistreerd.~~

2. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van staat van ontvangst optreedt, erkent het certificaat dat overeenkomstig deze richtlijn door een andere lidstaat is afgegeven.
3. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van staat van ontvangst optreedt, aanvaardt het door een derde land afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat een schip voldoet aan de vastgestelde specifieke stabiliteitsvereisten.

Artikel 9 *Seizoendiensten **of kortetermijndiensten***

1. Indien een rederij die het gehele jaar door een geregelde dienst onderhoudt, **voor een kortere termijn** extra ro-ro passagiersschepen voor die dienst wenst in te zetten, stelt zij ten minste ~~drie~~ **één** maanden voordat de genoemde extra schepen voor die dienst worden ingezet, de bevoegde instantie van de staat of staten van ontvangst hiervan in kennis. **Indien echter wegens onvoorziene omstandigheden een ro-ro passagiersschip ter vervanging moet worden ingezet om een dienstonderbreking te voorkomen, zijn de bepalingen van Richtlijn 1999/35 van toepassing.**

- 1bis. Indien een rederij gedurende een bepaalde periode van het jaar met een maximumduur van zes maanden een geregelde dienst wil onderhouden, stelt zij uiterlijk drie maanden voor de opening van deze dienst de bevoegde instantie van de staat of staten van ontvangst daarvan op de hoogte.**

Indien dergelijke **vormen van seizoenendiensten** worden onderhouden onder omstandigheden waarin de waarde van de significante golfhoogte lager is dan die welke voor hetzelfde zeegebied voor het gehele jaar door is vastgesteld, mag de

bevoegde instantie de ~~seizoen~~**waarde** van de significante golfhoogte **die van toepassing is voor deze kortere dienstperiode** gebruiken voor het bepalen van de hoogte van het water bij het toepassen van de specifieke stabiliteitsnorm, zoals vastgesteld in bijlage I. De ~~toe te passen seizoen~~**waarde** van de significante golfhoogte **die van toepassing is voor deze kortere dienstperiode** wordt bepaald in onderling overleg tussen de lidstaten of, **telkens wanneer mogelijk**, tussen de lidstaten en derde landen aan beide eindpunten van de route.

2. **Zodra** de bevoegde instanties van de staat of staten van ontvangst goedkeuring **hebben verleend voor een van de in leden 1 en 1 bis bedoelde vormen van** ~~seizoendienst~~, dient het ro-ro passagiersschip dat dergelijke ~~seizoendienst~~ onderhoudt, een certificaat van naleving van het bepaalde in deze richtlijn, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, aan boord te hebben.

Artikel 10 *Aanpassingen*

Teneinde rekening te houden met de ontwikkelingen op internationaal niveau, met name bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) **en** ter verhoging van de doeltreffendheid van deze richtlijn in het licht van de ervaring en de technische vooruitgang, kunnen de bijlagen worden gewijzigd overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 2.

Artikel 11 *Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG⁷ ingestelde comité, dat uit vertegenwoordigers van de lidstaten bestaat en door de vertegenwoordiger van de Commissie wordt voorgezeten.
2. Wanneer naar het bepaalde in dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, in overeenstemming met artikel 7, lid 3, en artikel 8 ervan.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode bedraagt acht weken.

Artikel 12 *Sancties*

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

⁷ PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.

Artikel 13
Tenuitvoerlegging

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om ~~uiterlijk op 1 januari 2004~~ aan deze richtlijn te voldoen **18 maanden na de inwerkingtreding ervan**. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 14
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 15
Bestemming

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter