



Brüssel, den 30. Mai 2022  
(OR. en, fr)

9236/22

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2022/0036(COD)**

---

---

MAR 114  
OMI 67  
CODEC 726

## BERICHT

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	8916/22
Nr. Komm.dok.:	6405/22 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG hinsichtlich der Aufnahme verbesserter Stabilitätsanforderungen und ihrer Angleichung an die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation festgelegten Stabilitätsanforderungen – Allgemeine Ausrichtung

---

### I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 18. Februar 2022 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Vorgeschlagen wird eine Änderung der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe<sup>1</sup>.
3. Die Richtlinie 2003/25/EG enthält Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand für alle in der Auslandfahrt im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Flagge. Ziel ist es, die Stabilität dieser Art Schiffe nach einer Beschädigung zu gewährleisten, was ihre Überlebensfähigkeit im Falle von Kollisionsschäden verbessert.

---

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22.

4. Die spezifischen Ziele der Überarbeitung bestehen darin,
- die Kohärenz mit den unlängst aktualisierten internationalen Leckstabilitätsnormen für Fahrgastschiffe, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vereinbart wurden, zu gewährleisten, soweit dies praktikabel ist;
  - die Komplexität sowie den technischen und Verwaltungsaufwand verringern, die vor allem Folge zweier unterschiedlicher Regelwerke zur Bewertung der Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen in beschädigtem Zustand sind;
  - die Uneindeutigkeit der Begriffsbestimmungen und der Anforderungen im Lichte der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe<sup>2</sup> in der geänderten Fassung einzudämmen, wo dies möglich ist, und
  - veraltete Bestimmungen zu internationalen Instrumenten, die nicht mehr relevant oder in Kraft sind, aufzuheben.
5. Der Vorschlag wurde im Rahmen des Programms der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und der Agenda für bessere Rechtsetzung sowie als unmittelbare Folgemaßnahme zur Eignungsprüfung der EU-Rechtsvorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen vorgelegt<sup>3</sup>. Eine umfassende Folgenabschätzung ist nicht beigefügt.

---

<sup>2</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

<sup>3</sup> Dok. 13230/15.

## II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

6. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 1. April 2022 Herrn Roberts Zīle (ECR, Lettland) als Berichterstatter benannt.
7. Am 18. Mai 2022 hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss zu dem Vorschlag Stellung genommen<sup>4</sup>.

## III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

8. Die Gruppe „Seeverkehr“ hat den Vorschlag vom März 2022 an in mehreren Sitzungen geprüft. Die Ziele des Kommissionsvorschlags zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus von Ro-Ro-Fahrgastschiffen wurden von allen Delegationen allgemein unterstützt.
9. In ihrer Sitzung vom 17. Mai hat sich die Gruppe auf den in der Anlage wiedergegebenen Text geeinigt.
10. Auf seiner Tagung vom 20. Mai hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Einigung der Gruppe bestätigt und dem Rat empfohlen, auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 2. Juni 2022 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.
11. Die vorgeschlagenen Änderungen am Kommissionsvorschlag halten sich in Grenzen. Inhaltlich relevant sind vor allem vier Änderungen:
12. Erstens soll Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe c gestrichen werden. Die Bestimmung ist angesichts der unter den Buchstaben a und b desselben Absatzes genannten Alternativen überflüssig.
13. Zweitens soll die von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungsfrist (ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie) auf 24 Monate verlängert werden.

---

<sup>4</sup> Dok. 9327/22 + COR 1.

14. Ferner soll vermieden werden, Binnenmitgliedstaaten einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen; deshalb sollen Mitgliedstaaten, die über keine Seehäfen verfügen und entweder ihr nationales Schiffsregister geschlossen haben oder über keine ihre Flagge führenden Fahrgastschiffe verfügen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, von den Bestimmungen der Richtlinie abweichen können (Artikel 2a und Erwägungsgrund 9a). Die betreffenden Mitgliedstaaten wären also nicht verpflichtet, die Richtlinie umzusetzen, solange diese Bedingungen erfüllt sind.
15. Schließlich soll in einem zusätzlichen Erwägungsgrund 7a hervorgehoben werden, dass die Hafenstaaten bei der Erstellung der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Liste der Seegebiete möglichst umfassend zusammenarbeiten sollten, wobei der Hoheitsgewalt von Staaten über in ihr Hoheitsgebiet fallende Seegebiete und den allgemeinen Grundsätzen des Seerechts Rechnung zu tragen ist.
16. In dieser Phase des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.

#### **IV. FAZIT**

17. Daher wird der Rat ersucht, auf der Grundlage des in der Anlage enthaltenen Kompromisses eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG hinsichtlich der Aufnahme verbesserter Stabilitätsanforderungen und ihrer Angleichung an die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation festgelegten Stabilitätsanforderungen festzulegen.

2022/0036 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG hinsichtlich der Aufnahme verbesserter Stabilitätsanforderungen und der Angleichung jener Richtlinie an die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation festgelegten Stabilitätsanforderungen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> legt ein einheitliches Niveau besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe fest, wodurch – in Verbindung mit den Anforderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden das „SOLAS-Übereinkommen“) in der zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie geltenden Fassung („SOLAS-90-Norm“) – die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Fall von Kollisionsschäden verbessert und für Fahrgäste und Besatzung ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird.

---

<sup>5</sup> Stellungnahme vom 18. Mai 2022 (*noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht*).

<sup>6</sup> ABl. C ... vom ..., S. ....

<sup>7</sup> Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22).

- (2) Am 15. Juni 2017 hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation – IMO) die EntschlieÙung MSC.421(98) mit überarbeiteten besonderen Bestimmungen über Stabilitätsanforderungen für Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand angenommen, die auch für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten. Es ist notwendig, diesen Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die Vorschriften und Anforderungen der Union für Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf Auslandsfahrt an die des SOLAS-Übereinkommens anzugleichen.
- (3) Die IMO-EntschlieÙung 14 der SOLAS-Konferenz von 1995 gestattete es den Mitgliedern der IMO, regionale Übereinkommen zu schließen, wenn sie der Auffassung sind, dass der vorherrschende Seegang und andere örtliche Bedingungen in einem bestimmten Seegebiet besondere Stabilitätsanforderungen notwendig machen.
- (3a) Die deterministischen Leckstabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/25/EG unterscheiden sich von den neuen internationalen probabilistischen Anforderungen, bei denen die Sicherheit eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs an der Überlebenswahrscheinlichkeit nach einer Kollision gemessen wird. Die internationale probabilistische Regelung ist in Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens dargelegt. Die neuen Anforderungen sollten in die Richtlinie 2003/25/EG aufgenommen werden.
- (4) Die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe auch weiterhin. Die Bewertung des durch die Anforderungen der SOLAS-2020-Norm gewährleisteten Sicherheitsniveaus für unterschiedliche Größen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen hat gezeigt, dass die Anwendung dieser Stabilitätsanforderungen die Risiken für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1350 Personen an Bord zugelassen sind, gegenüber dem Sicherheitsniveau, das durch die Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG in Verbindung mit dem SOLAS-Übereinkommen in der durch die SOLAS-90-Norm geänderten Fassung gewährleistet wird, erheblich verringern würde.
- (5) Die in dieser Richtlinie festgelegten Stabilitätsanforderungen könnten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1350 Personen an Bord zugelassen sind, bei bestimmten Schiffskonstruktionen nur schwer umgesetzt werden. Daher sollten Wirtschaftsbeteiligte, die solche Schiffe besitzen oder im Linienverkehr innerhalb der Union einsetzen, die Option haben, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie geltenden Stabilitätsanforderungen anzuwenden. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Inanspruchnahme dieser Option zusammen mit einer Reihe von Angaben zu den betreffenden Schiffen mitteilen. Zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte die Kommission die Inanspruchnahme der Option prüfen, um über eine erneute Überarbeitung der Richtlinie zu entscheiden.
- (6) Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1350 Personen an Bord zugelassen sind, sollte die optionale Anwendung der SOLAS-2020-Anforderungen davon abhängig sein, dass der Unterteilungsgrad R den in der SOLAS-2020-Norm festgelegten Wert überschreitet, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.
- (7) Um für das erforderliche Sicherheitsniveau zu sorgen, sollten besondere Leckstabilitätsanforderungen auch für vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten, die nie nach der Richtlinie 2003/25/EG zugelassen wurden und im Linienverkehr in der Union eingesetzt werden sollen.
- (7a) Die Hafenstaaten sollten bei der Erstellung der in dieser Richtlinie genannten Liste der Seegebiete möglichst umfassend zusammenarbeiten, wobei der Hoheitsgewalt von Staaten über in ihr Hoheitsgebiet fallende Seegebiete und den allgemeinen Grundsätzen des Seerechts Rechnung zu tragen ist.

<sup>8</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

- (8) Damit die Kommission die Durchführung dieser Richtlinie bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – zehn Jahre ab dem Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] darüber berichten kann, sollten die Mitgliedstaaten Angaben zu jedem neuen Ro-Ro-Fahrgastschiff vorlegen, das nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate ab dem Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] gemäß den Stabilitätsanforderungen dieser Richtlinie für die Beförderung von bis zu 1350 Personen an Bord im Linienverkehr zugelassen ist. Diese Angaben sollten in der im Anhang dargelegten Form bereitgestellt werden. Sie müssen für alle neuen Fahrgastschiffe verfügbar sein, da diese die probabilistischen Stabilitätsanforderungen gemäß der SOLAS-2020-Norm erfüllen müssen.
- (9) Da die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> geändert und die Richtlinie 1999/35/EG des Rates<sup>10</sup> durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> aufgehoben wurde, ist der Begriff „Aufnahmestaat“ nicht mehr relevant und sollte daher durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt werden.
- (9a) Um den Binnenmitgliedstaaten, die weder über Seehäfen noch über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende und ihre Flagge führende Schiffe verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Dies bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.
- (10) Die Richtlinie 2003/25/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

<sup>9</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

<sup>10</sup> Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

<sup>11</sup> Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

## Artikel 1

### Änderung der Richtlinie 2003/25/EG

Die Richtlinie 2003/25/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„b) ‚vorhandenes Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, dessen Kiel vor dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] gelegt wird oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet. Der Ausdruck ‚entsprechender Bauzustand‘ bezeichnet den Zustand,

- i) der den Baubeginn eines bestimmten Schiffs erkennen lässt und
- ii) in dem die Montage des Schiffs unter Verwendung von mindestens 50 Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;

c) ‚neues Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, das kein vorhandenes Schiff ist;“

b) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) ‚SOLAS-Übereinkommen‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 einschließlich seiner geltenden Änderungen;“

c) die folgenden Buchstaben ea, eb und ec werden eingefügt:

„ea) ‚SOLAS-90-Norm‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, geändert durch die folgenden IMO-Instrumente:

- Entschliebung MSC.1(45);
- Entschliebung MSC.6(48);
- Entschliebung MSC.11(55);
- Entschliebung MSC.13(57);
- Entschliebung MSC.19(58);
- Entschliebung MSC.26(60);
- Entschliebung MSC.24(60);
- Entschliebung MSC.27(61);

- Entschließung MSC.31(63);
- SOLAS-Konferenz 2/21;
- Entschließung MSC.42(64);
- Entschließung MSC.46(65);
- Entschließung MSC.57(67);
- Entschließung MSC.65(68);
- SOLAS-Konferenz 4/25;
- Entschließung MSC.69(69);
- Entschließung MSC.99(73);
- Entschließung MSC.117(74);

eb) ‚SOLAS-2009-Norm‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, geändert durch die Entschließung MSC.216(82);

ec) ‚SOLAS-2020-Norm‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, geändert durch die Entschließung MSC.421(98);“

d) Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) ‚Linienverkehr‘ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar

- i) nach einem veröffentlichten Flugplan oder oder
- ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;“

e) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) ‚Hafenstaat‘ einen Mitgliedstaat, nach oder von dessen Häfen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff im Linienverkehr eingesetzt wird;“

f) Buchstabe k erhält folgende Fassung:

„k) ‚besondere Stabilitätsanforderungen‘ die in Artikel 6 genannten Stabilitätsanforderungen;“

g) der folgende Buchstabe n wird angefügt:

„n) ‚Betreiber‘ die juristische oder natürliche Person, die für den Betrieb des Schiffs verantwortlich ist.“

2. Artikel 3 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie im Linienverkehr von oder nach Häfen dieses Mitgliedstaats eingesetzt werden können, unter Einhaltung der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup>.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

### **Signifikante Wellenhöhen**

Die signifikanten Wellenhöhen ( $h_s$ ) werden für die Bestimmung des Wasserstands auf dem Fahrzeugdeck bei Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen in Anhang I Abschnitt A zugrunde gelegt. Für die signifikanten Wellenhöhen gelten diejenigen Werte, die mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 % im Jahr nicht überschritten werden.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Hafenstaaten erstellen und aktualisieren eine Liste der Seegebiete, die von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach ihren Häfen durchfahren werden, und der entsprechenden Werte für die signifikanten Wellenhöhen in diesen Gebieten.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Diese Liste wird in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschiffverkehrsbehörde veröffentlicht. Der Standort dieser Informationen sowie alle Aktualisierungen der Liste und die Gründe solcher Aktualisierungen werden der Kommission mitgeteilt.“

---

<sup>12</sup> Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

### **Besondere Stabilitätsanforderungen**

- (1) Unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1350 Personen an Bord zugelassen sind, die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der Anlage zum SOLAS-2020-Übereinkommen erfüllen.
- (2) Nach Wahl des Betreibers müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1350 Personen an Bord zugelassen sind, die folgenden Anforderungen erfüllen:
  - a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie oder
  - b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt B dieser Richtlinie.

Für jedes dieser Schiffe teilt die Verwaltung des Flaggenstaats der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Ausstellung der in Artikel 8 genannten Bescheinigung mit, ob die Option nach Unterabsatz 1 Buchstabe a oder Buchstabe b gewählt wurde, und fügt dieser Mitteilung die in Anhang III genannten Einzelheiten bei.

- (3) Bei der Anwendung der Anforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A bedienen sich die Mitgliedstaaten der in Anhang II aufgeführten Leitlinien, soweit dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffs vereinbar ist.
- (4) Nach Wahl des Betreibers müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1350 Personen an Bord zugelassen sind und nach dem [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie*] im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden und die nie gemäß dieser Richtlinie zugelassen wurden, folgende Anforderungen erfüllen:
  - a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2020-Norm oder oder
  - b) die besonderen Anforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2009-Norm.

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der Schiffsbescheinigung nach Artikel 8 anzugeben.

- (5) Nach Wahl des Betreibers müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1350 Personen an Bord zugelassen sind und nach dem [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie*] im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden und die nie gemäß dieser Richtlinie zugelassen wurden, folgende Anforderungen erfüllen:
- a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie oder
  - b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt B dieser Richtlinie.
  - c) [...]

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der Schiffsbescheinigung nach Artikel 8 anzugeben.

- (6) Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die ab dem [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie*] im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, müssen die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I in der vor Inkrafttreten der [*Amt für Veröffentlichungen: bitte vollständigen Titel dieser Änderungsrichtlinie einfügen*] geltenden Fassung erfüllen.“

6. Artikel 7 wird aufgehoben.

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 8

##### Bescheinigungen

(1) Alle neuen und vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats müssen eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Artikel 6 mitführen.

Diese Bescheinigung wird von der Verwaltung des Flaggenstaats ausgestellt und kann mit anderen diesbezüglichen Bescheinigungen kombiniert werden. Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A erfüllen, ist in der Bescheinigung die signifikante Wellenhöhe anzugeben, bis zu der das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen kann.

Diese Bescheinigung gilt, solange das Ro-Ro-Fahrgastschiff in einem Seegebiet mit dem gleichen oder einem niedrigeren Wert der signifikanten Wellenhöhe eingesetzt wird.

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat die von einem anderen Mitgliedstaat aufgrund dieser Richtlinie ausgestellte Bescheinigung an.

(3) Jeder Mitgliedstaat erkennt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat die von einem Drittland ausgestellte Bescheinigung an, mit der bescheinigt wird, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß dieser Richtlinie erfüllt.“ ”;

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Jahreszeitlicher und kurzzeitiger Betrieb

(1) Wünscht ein Schifffahrtsunternehmen, das das ganze Jahr über einen Linienverkehr betreibt, für eine kürzere Zeit zusätzliche Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf dieser Linie einzusetzen, so meldet es dies der zuständigen Behörde des Hafenstaats oder der Hafenstaaten spätestens einen Monat, bevor die besagten Schiffe in diesem Linienverkehr eingesetzt werden.

(2) In Fällen, in denen aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiff eingesetzt werden muss, um die Kontinuität des Dienstes zu gewährleisten, gelten jedoch anstelle der in Absatz 1 genannten Meldepflicht Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2017/2110 und Anhang XVII Nummer 1.3 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup>.

(3) Wünscht ein Schifffahrtsunternehmen jahreszeitlich einen Linienverkehr für eine kürzere Zeit zu betreiben, die sechs Monate pro Jahr nicht überschreitet, so meldet es dies der zuständigen Behörde des Hafenstaats oder der Hafenstaaten spätestens drei Monate vor dem besagten Betrieb.

(4) Erfolgt der Betrieb gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels unter Bedingungen geringerer signifikanter Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb in demselben Seegebiet, so kann für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die besonderen Anforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A erfüllen, der für diese kürzere Zeit anzuwendende Wert der signifikanten Wellenhöhe von der zuständigen Behörde eingesetzt werden, um bei der Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A den Wasserstand auf dem Deck zu bestimmen. Die Mitgliedstaaten oder, soweit angezeigt und möglich, die Mitgliedstaaten und die Drittländer an den beiden Endpunkten der Route vereinbaren den für diese kürzere Zeit anzuwendenden Wert der signifikanten Wellenhöhe.

(5) Nach der Genehmigung des Betriebs im Sinne der Absätze 1 und 3 durch die zuständige Behörde des Hafenstaats oder der Hafenstaaten muss das Ro-Ro-Fahrgastschiff, das diesen Betrieb durchführt, eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen dieser Richtlinie gemäß Artikel 8 Absatz 1 mitführen.“

---

<sup>13</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

9. Folgender Artikel 13a wird eingefügt:

*„Artikel 13a*

*Überprüfung*

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – zehn Jahre ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] vor. Informationen, denen die Mitteilungen gemäß Artikel 6 Absatz 2 zugrunde liegen, sind in anonymisierter Form bereitzustellen.“

10. Die Anhänge I und II der Richtlinie 2003/25/EG werden entsprechend Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert.

11. Der Text in Anhang II der vorliegenden Richtlinie wird der Richtlinie 2003/25/EG als Anhang III angefügt.

*Artikel 2*

*Umsetzung*

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*„Artikel 2a*

*Ausnahme*

Ein Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet über keine Seehäfen verfügt und entweder sein nationales Schiffsregister geschlossen hat oder keine unter seiner Flagge fahrenden Schiffe hat, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, kann von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, solange die oben genannten Anforderungen erfüllt sind. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission spätestens am [noch festzulegen] mit. Die Kommission ist auch über alle späteren Änderungen in Kenntnis zu setzen.

*Artikel 3*

*Inkrafttreten*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 4*

*Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ... am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident / Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident / Die Präsidentin*

1: Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Titel wird folgender Wortlaut eingefügt:
  - „Abschnitt A“
- b) Der folgende einleitende Satz wird eingefügt:
  - „Für die Zwecke dieses Abschnitts A gelten Bezugnahmen auf die Regeln des SOLAS-Übereinkommens als Bezugnahmen auf die Regeln, wie sie nach der SOLAS-90-Norm angewendet werden.“
- c) Nummer 1 erhält folgende Fassung:
  - „1. Zusätzlich zu den Anforderungen der Regel II-1/B/8 des SOLAS-Übereinkommens bezüglich wasserdichter Unterteilung und Stabilität in beschädigtem Zustand müssen die Anforderungen dieses Abschnitts erfüllt werden.“
- d) Nummer 3.1 erhält folgende Fassung:
  - „3.1. Für Schiffe, die nur während einer kürzeren Zeit des Jahres gemäß Artikel 9 eingesetzt werden sollen, vereinbaren die auf der Route liegenden Hafenstaaten, welche signifikante Wellenhöhe anzuwenden ist.“
- e) Folgender Abschnitt B wird eingefügt:

„Abschnitt B

Die Anforderungen der SOLAS-2020-Norm in Kapitel II-1 Teil B müssen erfüllt werden. Abweichend von Regel II-1/B/6.2.3 der SOLAS-2020-Norm wird der vorgeschriebene Unterteilungsgrad R jedoch wie folgt bestimmt:

<b>Personen an Bord (N)</b>	<b>Unterteilungsgrad (R)</b>
N < 1000	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
<i>Dok.</i> 1000/1350.	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

Dabei gilt:

- N = Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.“

2: Anhang II wird wie folgt geändert:

Der einleitende Absatz unter „Anwendung“ erhält folgende Fassung:

„Im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 6 Absatz 3 dieser Richtlinie sind diese Leitlinien von den innerstaatlichen Verwaltungen der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A anzuwenden, soweit dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffes vereinbar ist. Die nachstehenden Nummern entsprechen denen in Anhang I Abschnitt A.“

## ANHANG II

## „ANHANG III – EINZELHEITEN DER MITTEILUNG

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 mitzuteilende Informationen:

**I. Allgemeine Angaben**

1. Anzuwendende Stabilitätsanforderungen: Anhang I Abschnitt A oder Abschnitt B
2. Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nummer, Rufzeichen)
3. Hauptangaben
4. Generalplan
5. Anzahl der Personen an Bord
6. GT
7. Ist das Schiff beidseitig befahrbar? Ja/Nein
8. Hat das Schiff lange Unterräume? Ja/Nein

**II. Besondere Angaben für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die den probabilistischen Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens unterliegen**

9. dl, dp, ds;
10. R – vorgeschriebener Unterteilungsgrad;
11. Übersichtsplan (Wasserdichtigkeitsplan) für die Unterabteilungen mit allen innen- und außenliegenden Öffnungen bzw. Flutungspunkten einschließlich ihrer dadurch verbundenen Unterabteilungen sowie zum Ausmessen der Räume verwendete Einzelunterlagen wie z. B. Generalplan und Tankplan. Die Unterteilungs-Begrenzungen (längs, quer und senkrecht) sind aufzunehmen<sup>14</sup>;
12. erreichter Unterteilungsgrad A mit einer Ergebnistabelle, die alle Beiträge aus allen beschädigten Bereichen<sup>15</sup> enthält, mit einer separaten Spalte mit dem erreichbaren Unterteilungsgrad ( $w \cdot p \cdot v$ );
13. für Schadensfälle in den Bereichen 1 und 2 der Prozentsatz der nicht untersuchten Schadensfälle (d. h. Fälle, die nicht im Faktor ( $w \cdot p \cdot v$ ) enthalten sind), d. h.  $s=0$ ,  $s=1$  und  $0 < s < 1$ ;

---

<sup>14</sup> Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.2 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.429(98) vorzulegen.

<sup>15</sup> Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.429(98) vorzulegen.

14. für Schadensfälle in den Bereichen 1 und 2 der Prozentsatz der nicht untersuchten Schadensfälle im Zusammenhang mit Ro-Ro-Räumen (d. h. Fälle, die nicht im Faktor ( $w \cdot p \cdot v$ ) enthalten sind), d. h.  $s=0$ ,  $s=1$  und  $0 < s < 1$ ;
15. für jeden Schaden, der zum erreichten Unterteilungsgrad A beiträgt, Angabe der überfluteten Räume, des Beitragswerts und des Faktors „s“<sup>16</sup>;
16. Einzelheiten über nicht beitragende Schäden ( $s=0$  und  $p>0$ ) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe mit langen Unterräumen einschließlich sämtlicher Angaben zu den berechneten Faktoren<sup>17</sup>.

### III. Besondere Angaben – für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, für die Anhang I Abschnitt A angewendet wird

- Nachweisverfahren:
  - Modellversuche
  - Berechnungen

Bitte angeben, ob die Berechnungen für ‚Wasser auf Deck‘ vermieden wurden, z. B. da der Restfreibord in allen Schadensfällen mehr als 2,0 m beträgt: Ja/Nein

Signifikante Wellenhöhe gemäß der Richtlinie 2003/25/EG.“

---

<sup>16</sup> Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.429(98) vorzulegen.

<sup>17</sup> Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-Entscheidung MSC.429(98) vorzulegen.