



Brüssel, den 21. Februar 2022  
(OR. en)

6405/22

---

---

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

---

---

**MAR 28**  
**OMI 18**  
**CODEC 191**

### VORSCHLAG

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	18. Februar 2022
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 53 final
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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 53 final.

---

Anl.: COM(2022) 53 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 18.2.2022  
COM(2022) 53 final

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 ihrer Angleichung an die von der Internationalen  
Seeschiffahrtsorganisation festgelegten Stabilitätsanforderungen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2022) 29 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

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>.

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<sup>2</sup> legte die Kommission 2017 drei Vorschläge zur Änderung dieser Rechtsvorschriften vor. Am 15. November 2017 nahmen das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie (EU) 2017/2108<sup>3</sup>, die Richtlinie (EU) 2017/2109<sup>4</sup> und die Richtlinie (EU) 2017/2110<sup>5</sup> an.

Auch die Richtlinie 2003/25/EG über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe war Teil dieser Eignungsprüfung. Die Kommission legte jedoch keinen Änderungsvorschlag vor, da damals im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) Gespräche über Stabilitätsnormen für Schiffe in beschädigtem Zustand stattfanden. Nach der Annahme der überarbeiteten internationalen Vorschriften<sup>6</sup> kann die Kommission nun eine Änderung der EU-Leckstabilitätsanforderungen vorschlagen.

Das allgemeine Ziel der Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen besteht darin, den bestehenden Rechtsrahmen zu vereinfachen und zu straffen, um i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und angemessen sind, beizubehalten, ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen sowie Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der einfacher

---

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

<sup>2</sup> Die Ergebnisse wurden dem Europäischen Parlament und dem Rat am 16. Oktober 2015 mitgeteilt (COM(2015) 508).

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 315 vom 30.11.2017).

<sup>4</sup> Richtlinie (EU) 2017/2109 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 52).

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Vorschriften gemäß dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-74-Übereinkommen) in der geänderten Fassung (auf die Änderungen des Jahres 2020 wird als „SOLAS-2020-Norm“ Bezug genommen).

umzusetzen, zu überwachen und durchzusetzen ist und damit das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Für Schiffe auf Auslandfahrt – wozu auch Fahrten zwischen zwei Mitgliedstaaten zählen – gelten internationale Übereinkommen (im Zuständigkeitsbereich der IMO) und bestimmte EU-Vorschriften. Das wichtigste Übereinkommen im Bereich der Sicherheit ist das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) von 1974 und das dazugehörige Protokoll von 1988. Die allgemeinen Stabilitätsanforderungen der SOLAS-90-Norm (gemäß der Definition in der Richtlinie mit allen geltenden Änderungen) wurden deterministisch festgelegt und in Regel II-1/B/8 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen. Diese Anforderungen gelten aufgrund der direkten Anwendung des SOLAS-Übereinkommens auf Auslandfahrten und der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung)<sup>7</sup> auf Inlandfahrten in der gesamten Union.

Zusätzlich zu den internationalen Anforderungen gelten besondere Vorschriften der EU für Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. 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. Nach dem Unfall der *MS Estonia* am 28. September 1994 ergriffen acht europäische Länder (darunter sieben Mitgliedstaaten) die Initiative zur Einführung einer höheren Stabilitätsnorm für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand (Übereinkommen von Stockholm vom 28. Februar 1996), um damit die Wirkung eines Wasserstaus auf dem Ro-Ro-Deck zu berücksichtigen und das Schiff in die Lage zu versetzen, schwereren Seegang als den der SOLAS-90-Norm, nämlich bis zu 4 m signifikanter Wellenhöhen, zu überstehen. Diese Initiative veranlasste die Kommission, einen Vorschlag für eine Richtlinie vorzulegen, und führte später zur Annahme der Richtlinie 2003/25/EG durch das Europäische Parlament und den Rat.

Die besonderen Stabilitätsanforderungen der EU kommen zu den SOLAS-Leckstabilitätsanforderungen hinzu, wodurch bei Beschädigung des Schiffs das auf dem Ro-Ro-Deck befindliche Wasser berücksichtigt wird, dessen Menge vom Freibord im beschädigten Zustand und der signifikanten Wellenhöhe im Einsatzgebiet abhängt. Die Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG gelten über die Richtlinie 2009/45/EG auch für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in der Inlandfahrt innerhalb der Europäischen Union eingesetzt sind. Die letztgenannte Richtlinie unterteilt Schiffe und Seegebiete auf der Grundlage der Entfernung von der Küste und der kritischen Wellenhöhe in vier Kategorien (A, B, C und D). Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A, B und C gelten die Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG.

Im Rahmen des REFIT-Programms wurde in Bezug auf die Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen empfohlen, die Möglichkeit einer Angleichung des EU-Regelungsrahmens für besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe an internationale Rechtsvorschriften zu prüfen, sofern das – in der Richtlinie 2003/25/EG verankerte – derzeitige Sicherheitsniveau zumindest beibehalten wird.

In Anbetracht der Unterschiede zwischen dem überarbeiteten SOLAS-Übereinkommen (in der ab 2020 geltenden Fassung) und den besonderen Leckstabilitätsanforderungen der EU für Ro-Ro-Fahrgastschiffe wurde bewertet, inwieweit die Richtlinie 2003/25/EG notwendig ist

<sup>7</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

und welchen Mehrwert sie hat, und zwar gemessen daran, ob die entsprechenden Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens das gleiche Sicherheitsniveau gewährleisten.

Gemäß den Schlussfolgerungen im REFIT-Programm der Kommission und unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf internationaler Ebene wurde die Kommission beauftragt, die Möglichkeit zu prüfen, eine Änderung oder Aufhebung der besonderen Leckstabilitätsanforderungen der EU für Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf der Grundlage internationaler Normen vorzuschlagen, sofern diese (ab 2020) in einer für die Union zufriedenstellenden Weise gestärkt würden. Zu diesem Zweck wurde eine Sachverständigenstudie durchgeführt, in der die technischen und strategischen Optionen analysiert wurden, d. h. die verschiedenen Optionen in Bezug auf den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R, Wellenhöhenbegrenzungen gemäß der Richtlinie 2009/45/EG in einem probabilistischen Konzept sowie Alternativen für zusätzliche deterministische Anforderungen. Ferner wurde bewertet, ob die Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG relevant bleiben würden, solange das auf internationaler Ebene festgelegte Sicherheitsniveau nicht nachweislich gleichwertig oder höher ist.

Neben den technischen Lösungen für die Leckstabilitätsberechnungen für verschiedene Arten von Schiffen hat die Sachverständigenstudie auch die Empfehlung hervorgebracht, Wellenhöhenbegrenzungen im probabilistischen Konzept nicht zu berücksichtigen. Aus den Schiffsstichprobenberechnungen ging nicht hervor, dass Wellenhöhenbegrenzungen, die entweder durch den normierten Faktor  $s$  oder die erwartete kritische Wellenhöhe berücksichtigt werden, erhebliche Auswirkungen auf die durch den Unterteilungsgrad A ausgedrückte Gesamtüberlebensfähigkeit haben. Es ist daher nicht sinnvoll, gesonderte Anforderungen in Bezug auf die betriebsbezogenen Wellenhöhenbegrenzungen für Leckstabilität in einem probabilistischen Konzept einzuführen.

Unter Berücksichtigung der Studienergebnisse und des allgemeinen Ziels, den EU-Rechtsrahmen für die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu vereinfachen und zu straffen, wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG ausgearbeitet. Die spezifischen Ziele der Überarbeitung bestehen darin,

- die Kohärenz mit den unlängst aktualisierten internationalen Leckstabilitätsnormen für Fahrgastschiffe, die im Rahmen der 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 geänderten Richtlinie 2009/45/EG einzudämmen, wo dies möglich ist, und
- veraltete Bestimmungen zu internationalen Instrumenten, die nicht mehr relevant oder in Kraft sind, aufzuheben.

Im Interesse von Klarheit und Kohärenz sollen mit diesem Vorschlag auch zahlreiche Begriffsbestimmungen und Verweise auf einschlägige EU-Rechtsvorschriften und SOLAS-Regeln aktualisiert werden.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Der Vorschlag steht uneingeschränkt mit den drei im Dezember 2017 angenommenen Änderungsrichtlinien über die Sicherheit von Fahrgastschiffen – Richtlinien (EU) 2017/2108, 2017/2109 und 2017/2110 – in Einklang. Er gewährleistet zudem die Kohärenz mit der

Richtlinie 2009/16/EG<sup>8</sup> über die Hafenstaatkontrolle. Der Vorschlag entspricht den Empfehlungen der Eignungsprüfung und dem Weißbuch über die künftige Verkehrspolitik von 2011<sup>9</sup>, in dem auf die Notwendigkeit einer Modernisierung des geltenden Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in der EU hingewiesen wurde.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ist Teil des REFIT-Programms der Kommission und dient den Zielen der Agenda für eine bessere Rechtsetzung, indem sichergestellt wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften klar und einfach sind, keine unnötigen Lasten schaffen und mit den politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Ferner dient der Vorschlag den Zielen der Seeverkehrsstrategie 2018, indem hochwertige Linienfährdienste zur Beförderung von Personen innerhalb der EU sichergestellt werden.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der Änderungsrichtlinie ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV, der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und besondere Bestimmungen für den Seeverkehr vorsieht.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Auf Verlangen des Rates<sup>10</sup> wurden die EU-Rechtsvorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen infolge einer Reihe schwerer Unfälle (z. B. der *Herald of Free Enterprise* und der *MS Estonia*) hauptsächlich dem Modell der internationalen Anforderungen nachgebildet. Gegenüber den in den IMO-Übereinkommen verankerten internationalen Normen wurden bestimmte Aspekte auf Unionsebene verschärft, etwa die in der Richtlinie 2003/25/EG festgelegten Anforderungen an die Leckstabilität von Ro-Ro-Schiffen.

Die meisten Mitgliedstaaten sind als Flaggenstaaten und Hafenstaaten von den Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen betroffen; nicht betroffen sind die vier Binnenstaaten.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wurde unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen auf internationaler Ebene und der Ergebnisse der technischen Studie der Kommission ausgearbeitet, in der der Rechtsrahmen der Richtlinie 2003/25/EG mit dem der SOLAS-2020-Norm verglichen wurde und mögliche Sicherheitslücken zwischen den beiden Regelwerken ermittelt und dokumentiert wurden. Die Kommission hat zudem Maßnahmen ermittelt, bewertet und berücksichtigt, mit denen solche Lücken (zur Erhöhung der Sicherheit) geschlossen werden können, indem der Überlebensfähigkeit des Schiffes als Ganzes Rechnung getragen wird.

Der Vorschlag, die Anforderungen an die Leckstabilität für neu gebaute und neu zugelassene Ro-Ro-Fahrgastschiffe zu ändern, Überschneidungen zu beseitigen und veraltete Begriffsbestimmungen und Verweise zu streichen, wird als einzige verhältnismäßige und

---

<sup>8</sup> Ebenda.

<sup>9</sup> Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144).

<sup>10</sup> Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 über die Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfährschiffen (94/C 379/05) (ABl. C 379 vom 31.12.1994, S. 8).

kohärente Option betrachtet. Sie stellt sicher, dass das derzeit hohe Sicherheitsniveau nicht gefährdet wird.

Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist eine Richtlinie nach wie vor die am besten geeignete Form für die Erreichung der festgelegten Ziele. Mit ihr werden einheitliche Grundsätze und ein einheitliches Sicherheitsniveau festgelegt und deren Durchsetzung gewährleistet, während die Wahl der praktischen und technischen Durchführungsverfahren den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt. So können die einzelnen Mitgliedstaaten entscheiden, welche Form der Durchführung ihrer innerstaatlichen Rechtsordnung am besten entspricht. Eine Richtlinie stellt auch sicher, dass das die mit dem Vorschlag angestrebte Vereinfachung in größtmöglichem Maße erreicht wird, auch wenn dies letztlich von der Durchführung in den einzelnen Mitgliedstaaten abhängt.

- **Wahl des Instruments**

Im Interesse eindeutiger und kohärenter Rechtsvorschriften ist eine Änderungsrichtlinie die am besten geeignete rechtliche Lösung.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Die Eignungsprüfung hat ergeben, dass die Hauptziele der EU-Rechtsvorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste insgesamt erreicht werden und nach wie vor höchst relevant sind. Der EU-Rechtsrahmen für die Sicherheit von Fahrgastschiffen hat dazu geführt, dass in der Union ein gemeinsames Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe besteht, für die Betreiber die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten und die Zahl der Umregistrierungen von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zugenommen hat. Die Eignungsprüfung hat aber auch gezeigt, dass noch Spielraum für weitere Verbesserungen beim Sicherheitsniveau und bei der Effizienz und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht. Es wurden Empfehlungen zur Vereinfachung, Präzisierung bzw. Streichung mehrdeutiger, veralteter oder sich überschneidender Anforderungen ausgesprochen. Was die Leckstabilitätsanforderungen angeht, wurde im Rahmen der Eignungsprüfung empfohlen, die Möglichkeit zu prüfen, in Anbetracht der gestärkten internationalen Normen eine Änderung oder Aufhebung der besonderen EU-Leckstabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe vorzuschlagen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Aufgrund der technischen Natur des geplanten Vorschlags wurde eine gezielte Konsultation als das am besten geeignete Instrument angesehen. Die nationalen Experten wurden im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen konsultiert. Im Rahmen der ausgelagerten technischen Studie wurden zwei Workshops organisiert, zu denen alle Mitgliedstaaten sowie Branchen- und Fahrgastverbände eingeladen wurden.

Die Ergebnisse der technischen Studie, die von der Kommission zur Vorbereitung dieser Überarbeitung in Auftrag gegeben wurde, sind in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen enthalten. Die vorgeschlagene Struktur der Leckstabilitätsanforderungen nach Schiffskapazität wurde von einer großen Mehrheit der nationalen Sachverständigen unterstützt. Auf der Grundlage der sorgfältig geprüften Stellungnahmen der nationalen Sachverständigen und Interessenträger wurden in den Vorschlag für neu gebaute Schiffe, die für die Beförderung von bis zu 1350 Personen

zugelassen sind, befristete Alternativen eingeführt. Die Inanspruchnahme dieser beiden Optionen soll zehn Jahre nach der Durchführung der Änderung bewertet werden.

Alle Anmerkungen und Vorschläge, die von den nationalen Sachverständigen und den Branchenvertretern während der Diskussionen in den Sitzungen der Sachverständigengruppe vorgebracht wurden, wurden im Hinblick auf das übergeordnete Ziel, das bestehende Sicherheitsniveau zumindest aufrechtzuerhalten, geprüft.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die vorliegende Überarbeitung stützt sich vornehmlich auf die im Zuge der Eignungsprüfung erhobenen Daten, die sich in der am 16. Oktober 2015 verabschiedeten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check“<sup>11</sup> (Kurskorrektur: EU-Rechtsvorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen – Fitness-Check) finden.

Neben den Daten und Konsultationen, die im Rahmen der Eignungsprüfung erhoben bzw. durchgeführt wurden, war für die Ausarbeitung dieses Vereinfachungsvorschlags auch der Beitrag technischer und juristischer Sachverständiger für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes erforderlich. Dieses Fachwissen wurde innerhalb der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) und der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen eingeholt. Darüber wird auch in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage berichtet.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag ist eine unmittelbare Folgemaßnahme der Eignungsprüfung, bei der die im Hinblick auf die Angleichung und Vereinfachung zu stellenden Fragen im Einzelnen ermittelt und die diesbezüglichen Möglichkeiten einer Bewertung unterzogen wurden. Wie in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen hervorgehoben wird, ist dieser Vorschlag von höchst technischer Natur. Der Vorschlag stützt sich auf die Ergebnisse einer technischen Studie, die in Zusammenarbeit mit hochspezialisierten Sachverständigen mit dem entsprechenden Fachwissen durchgeführt wurde. Darüber hinaus sieht diese Initiative eine Angleichung an die internationalen Vorschriften vor, die im Rahmen der IMO vereinbart wurden. Entsprechend den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde keine umfassende Folgenabschätzung durchgeführt.

Gleichwohl liegt diesem Vorschlag eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der auf die Empfehlungen der Eignungsprüfung verwiesen wird und die vorgeschlagenen Lösungen aus technischer und rechtlicher Sicht begründet werden. Die Unterlage enthält eine Zusammenfassung der Ergebnisse der technischen Studie der Kommission, die zur Unterstützung dieser Initiative durchgeführt wurde

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Hauptziel dieses Vorschlags ist es, die Komplexität und den technischen und Verwaltungsaufwand in Bezug auf die Leckstabilitätsanforderungen zu verringern, die vor allem Folge zweier unterschiedlicher Regelwerke zur Bewertung der Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen in beschädigtem Zustand sind. Zudem soll für Kohärenz mit den unlängst aktualisierten internationalen Leckstabilitätsnormen für Fahrgastschiffe, die im

---

<sup>11</sup> SWD(2015) 197.



Rahmen der IMO vereinbart wurden, gesorgt werden, soweit dies praktikabel ist. Mit der geplanten Angleichung an die internationalen Vorschriften und der Vereinfachung wird der Berechnungsaufwand für Schiffbauunternehmen und -betreiber gestrafft werden.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Gemäß den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung<sup>12</sup> sind für Richtlinien mit sehr technischem Anwendungsbereich keine Durchführungspläne erforderlich.

Für die Mitgliedstaaten wurden angemessene Überwachungs- und Berichterstattungsregelungen unter der Berücksichtigung der Tatsache festgelegt, dass im Entwurf der Änderungsrichtlinie für bestimmte Kategorien von Schiffen alternative technische Lösungen vorgeschlagen wurden. Die Schlüsseldaten neu gebauter Schiffe und die Leckstabilitätsberechnungen werden mit Unterstützung der EMSA erhoben und bewertet. Zehn Jahre nach der Umsetzung der überarbeiteten Anforderungen wird eine Bewertung durchgeführt und die Richtlinie überarbeitet.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da die geänderten Anforderungen der Richtlinie zwar technischer Natur, aber für die Zielgruppen nicht komplex sind.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 der Änderungsrichtlinie ist ihr Hauptteil und enthält Änderungen an zahlreichen Bestimmungen der Richtlinie [2003/25/EG](#).

#### ***Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen***

In Nummer 1 werden einige bestehende Begriffsbestimmungen geändert, z. B. „vorhandenes Schiff“, „neues Schiff“, „Linienverkehr“, „Hafenstaat“ und „besondere Stabilitätsanforderungen“.

#### ***Signifikante Wellenhöhen***

In Nummer 2 wird der Begriff „signifikante Wellenhöhen“ besser definiert und seine Anwendung auf Schiffe beschränkt, die die besonderen Leckstabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A der Richtlinie [2003/25/EG](#) erfüllen müssen.

#### ***Seegebiete***

---

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

In Nummer 3 wird die Pflicht der Mitgliedstaaten vereinfacht, ihre Listen der Seegebiete zusammen mit den Werten für signifikante Wellenhöhen zu veröffentlichen.

### ***Besondere Stabilitätsanforderungen***

Nummer 4 enthält die überarbeiteten besonderen Stabilitätsanforderungen. Diese Vorschriften sind unterteilt a) nach dem Zeitpunkt der Kiellegung eines Schiffes oder dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Schiff in einem entsprechenden Bauzustand befand, und b) nach der Kapazität der Schiffe zur Beförderung von Fahrgästen an Bord. Auf vorhandene und bereits zugelassene Schiffe werden weiterhin die derzeitigen Anforderungen angewendet, während neu gebaute und neu zugelassene Schiffe, die in der EU im Linienverkehr eingesetzt werden, den aktualisierten internationalen Vorschriften (SOLAS-2020-Norm für Schiffe mit einer Kapazität zur Beförderung von mehr als 1350 Personen an Bord) und der besonderen EU-Anforderung für den Unterteilungsgrad R (SOLAS-2020-Norm + SDC3-Niveau des Wertes des Unterteilungsgrads R – für Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 1350 Personen an Bord) entsprechen müssen.

Für ein Übergangszeitraum von zehn Jahren bestehen für Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 1350 Personen an Bord zwei alternative Stabilitätsanforderungen – die derzeitigen Vorschriften in Anhang I Abschnitt A oder die aktualisierten Vorschriften in Anhang I Abschnitt B. Nach Ablauf des Zehnjahreszeitraums werden die beiden Optionen bewertet und die Richtlinie entsprechend überarbeitet.

In Nummer 5 werden die Bestimmungen über die „Einführung der besonderen Stabilitätsanforderungen“ gestrichen – die sich erübrigen, da dies nach der Annahme der Richtlinie 2003/25/EG erfolgt ist.

Nummer 6 enthält notwendige Änderungen der Bestimmungen über „Bescheinigungen“. Diese Änderungen ergeben sich aus der Einführung eines neuen Abschnitts B in Anhang I der Richtlinie 2003/25/EG und aus den Änderungen aufgrund der Richtlinie (EU) 2017/2110, mit der das Konzept des „Aufnahmestaats“ aufgegeben und durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt wurde.

In Nummer 7 werden die Bestimmungen über den „See- und Kurzzeitbetrieb“ geändert, womit dem Wechsel von „Aufnahmestaat“ zu „Hafenstaat“ sowie der begrenzten Anwendung des Konzepts der signifikanten Wellenhöhe auf Schiffe, die die Stabilitätsanforderungen in Anhang I Abschnitt A erfüllen, Rechnung getragen wird.

In Nummer 8 wird angekündigt, dass die Durchführung der überarbeiteten Stabilitätsanforderungen zehn Jahre nach ihrer Annahme überprüft werden soll.

Nummer 9 sieht mehrere formale Änderungen der derzeitigen Stabilitätsanforderungen in Anhang I Abschnitt A vor.

In Nummer 10 werden neue besondere Stabilitätsanforderungen in Anhang I Abschnitt B eingeführt.

In Nummer 11 wird ein neuer Anhang III eingeführt, in dem die technischen Daten festgelegt sind, die die Mitgliedstaaten der Kommission für alle neu gebauten und neu zugelassenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in der Union im Linienverkehr eingesetzt werden, mitteilen müssen. Diese Daten werden für die Bewertung der Umsetzung der geänderten Richtlinie 2003/25/EG verwendet.

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**

(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>13</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>14</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> legt ein einheitliches Niveau besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe fest, wodurch – in Verbindung mit den Anforderungen des zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie geltenden SOLAS-Übereinkommens (SOLAS-90-Norm) – die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Fall von Kollisionsschäden verbessert und für Fahrgäste und Besatzung ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird.
- (2) Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) hat am 15. Juni 2017 mit der Entschließung MSC.421(98) überarbeitete besondere Stabilitätsnormen 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 Auslandfahrt an die des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden das „SOLAS-Übereinkommen“) anzugleichen.
- (3) Die IMO-Entschließung 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

<sup>13</sup> ABl. C , , S. .

<sup>14</sup> ABl. C , , S. .

<sup>15</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).

in einem bestimmten Seegebiet besondere Stabilitätsanforderungen notwendig machen. 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>16</sup> gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe auch weiterhin. Die Bewertung des durch die SOLAS-2020-Norm gewährleisteten Sicherheitsniveaus für unterschiedliche Größen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen hat gezeigt, dass bei Anwendung der Stabilitätsanforderungen der SOLAS-2020-Norm die Risiken für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1350 Personen an Bord zugelassen sind, erheblich geringer sind als bei Anwendung der Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG in Verbindung mit dem zum Zeitpunkt ihrer Annahme geltenden SOLAS-Übereinkommen in der durch die einschlägigen IMO-Instrumente geänderten Fassung (SOLAS-90-Norm).
- (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.
- (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 – ein Jahr ab dem Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie]* gemäß den Stabilitätsanforderungen dieser Richtlinie in der im Anhang dargelegten Form für den Linienverkehr zugelassen wird.

---

<sup>16</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).

- (9) Da die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> geändert und die Richtlinie 1999/35/EG des Rates<sup>18</sup> durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> aufgehoben wurde, ist der Begriff „Aufnahmestaat“ nicht mehr relevant und sollte daher durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt werden.
- (10) Die Richtlinie 2003/25/EG sollte daher entsprechend geändert werden —  
HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *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 – ein Jahr 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:

- Entschließung MSC.1(45);
- Entschließung MSC.6(48);
- Entschließung MSC.11(55);

<sup>17</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>18</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>19</sup> Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

- Entschließung MSC.13(57);
- Entschließung MSC.19(58);
- Entschließung MSC.26(60);
- Entschließung MSC.24(60);
- Entschließung 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 Fahrplan 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>20</sup>.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 4*

**Signifikante Wellenhöhen**

Die signifikanten Wellenhöhen (H<sub>s</sub>) 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.“

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

---

<sup>20</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).

- 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 – ein Jahr 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
  - 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 angewendete Norm ist 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 – ein Jahr 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,
  - b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt B dieser Richtlinie oder
  - c) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2009-Norm.

Die angewendete Norm ist in der Schiffsbescheinigung nach Artikel 8 anzugeben.

- (6) Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die ab dem *[Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – ein Jahr 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 Namen 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, welches 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>21</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.

---

<sup>21</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).

(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 2 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.“

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 – ein Jahr 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 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 Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*