

## I

(Gesetzgebungsakte)

## RICHTLINIEN

### RICHTLINIE (EU) 2023/946 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 10. Mai 2023

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>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</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 „SOLAS-Übereinkommen“) in der zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie geltenden Fassung (im Folgenden „SOLAS-90-Norm“) — die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Fall von Kollisionsschäden verbessert und ein hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste und Besatzung sichergestellt wird.
- (2) Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) hat am 15. Juni 2017 die Entschließung MSC.421(98) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens und zur Festlegung überarbeiteter Stabilitätsanforderungen für Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand angenommen. Diese Anforderungen gelten auch für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Es ist notwendig, dieser Entwicklung 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-Entschließung 14 der SOLAS-Konferenz von 1995 gestattet 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.

<sup>(1)</sup> Abl. C 323 vom 26.8.2022, S. 119.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. April 2023.

<sup>(3)</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).

- (4) Die in Anhang I der Richtlinie 2003/25/EG festgelegten Anforderungen an die Leckstabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen sind deterministischer Natur. Sie unterscheiden sich somit von der neuen internationalen probabilistischen Regelung in Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens und insbesondere von neuen Anforderungen, mit denen die Sicherheit eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs anhand der Wahrscheinlichkeit gemessen wird, dass ein Zusammenstoß überlebt wird. Um die Anforderungen der Union mit diesen neuen internationalen Anforderungen in Einklang zu bringen, sollte die Richtlinie 2003/25/EG entsprechend geändert werden.
- (5) Die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe auch weiterhin. Die Bewertung des durch die Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens, zuletzt geändert durch die EntschlieÙung MSC.421(98) (im Folgenden „SOLAS-2020-Norm“), gewährleisteten Sicherheitsniveaus für unterschiedliche Größen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen hat gezeigt, dass die Anwendung der Stabilitätsanforderungen gemäß der SOLAS-2020-Norm die Risiken für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, gegenüber dem Sicherheitsniveau, das durch die Anwendung der Anforderungen der Richtlinie 2003/25/EG gewährleistet wird, erheblich verringern würde.
- (6) Die in dieser Richtlinie für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, festgelegten Stabilitätsanforderungen könnten bei bestimmten Schiffskonstruktionen nur schwer umgesetzt werden. Daher sollten Unternehmen, 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 den Angaben zu den betreffenden Schiffen mitteilen. Zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte die Kommission die Inanspruchnahme der Option prüfen, um zu entscheiden, ob eine erneute Überarbeitung der Richtlinie erforderlich ist.
- (7) Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, sollte die optionale Anwendung der Anforderungen der SOLAS-2020-Norm davon abhängig sein, dass der Unterteilungsgrad R den in der SOLAS-2020-Norm festgelegten Wert überschreitet, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau erreicht wird.
- (8) Um das erforderliche Sicherheitsniveau sicherzustellen, 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.
- (9) 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.
- (10) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) unterstützt die Kommission bereits bei der wirksamen Umsetzung der Richtlinie 2003/25/EG und sollte sich bemühen, eine solche Unterstützung auch weiterhin im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (†) zu bieten.
- (11) Damit die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber berichten kann, sollten die Mitgliedstaaten Angaben zu jedem neuen Ro-Ro-Fahrgastschiff vorlegen, das für die Beförderung von 1 350 oder weniger Personen im Linienverkehr gemäß den Stabilitätsanforderungen dieser Richtlinie zugelassen ist. Diese Angaben sollten in der in Anhang II dargelegten Form bereitgestellt werden. Sie sollten für alle neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffe verfügbar sein, da diese die probabilistischen Stabilitätsanforderungen gemäß der SOLAS-2020-Norm erfüllen müssen.

(\*) 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).

(†) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

- (12) Da die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(6)</sup> durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(7)</sup> geändert und die Richtlinie 1999/35/EG des Rates <sup>(8)</sup> durch die genannte Richtlinie aufgehoben wurde, ist der Begriff „Aufnahmestaat“ nicht mehr relevant und sollte daher durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt werden.
- (13) Um den Binnenmitgliedstaaten, die weder über Seehäfen noch über ihre Flagge führende und in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/25/EG fallende Ro-Ro-Fahrgastschiffe verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen der Richtlinie 2003/25/EG abzuweichen. Das bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.
- (14) 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 5. Dezember 2024 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 Ro-Ro-Fahrgastschiff 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 werden eingefügt:

„ea) ‚SOLAS-90-Norm‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, zuletzt geändert durch die Entschließung MSC.117(74);

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

ec) ‚SOLAS-2020-Norm‘ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, zuletzt 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;“;

<sup>(6)</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>(7)</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>(8)</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).

- 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, wenn sie als Sammelbegriff verwendet werden;“;
- g) folgender Buchstabe wird angefügt:
- „n) ‚Unternehmen‘ den Eigner eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder jede sonstige Organisation oder Person, wie z. B. den Geschäftsführer oder einen Bareboat-Charterer, der vom Eigner die Verantwortung für den Betrieb des Fahrgastschiffes übernommen hat.“
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, wobei die Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) einzuhalten ist.“

(\*) 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).“

3. In Artikel 3 wird folgender Absatz angefügt:
- „(3) Die Mitgliedstaaten, die weder über Seehäfen noch über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende und ihre Flagge führende Ro-Ro-Fahrgastschiffe verfügen, können mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 2 von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen.“

Diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis zum 5. Dezember 2024 mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission über alle etwaigen anschließend eingetretenen Änderungen. Die betreffenden Mitgliedstaaten dürfen Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, ihre Flagge zu führen, solange sie diese Richtlinie nicht umgesetzt und angewandt haben.“

4. 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.“

5. 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 Seeschiff-fahrtsbehörde veröffentlicht. Der Standort dieser Informationen sowie alle Aktualisierungen der Liste und die Gründe solcher Aktualisierungen werden der Kommission mitgeteilt.“

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

**Besondere Stabilitätsanforderungen**

(1) Unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2020-Norm erfüllen.

(2) Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, 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.

Für jedes dieser Schiffe teilt die Verwaltung des Flaggenstaats der Kommission binnen zwei Monaten nach Ausstellung der in Artikel 8 genannten Bescheinigung mit, welche Option nach Unterabsatz 1 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) Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt 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 Stabilitätsanforderungen 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) Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von weniger als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt 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.

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

(6) Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die ab dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, müssen weiterhin die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I in der vor Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2023/946 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) geltenden Fassung erfüllen.

(\*) 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).

(\*\*) Richtlinie (EU) 2023/946 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 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 (ABl. L 128 vom 15.5.2023, S. 1).“.

7. Artikel 7 wird aufgehoben.

8. 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.“

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

### **Jahreszeitlicher und anderer kurzzeitiger Betrieb**

(1) Wünscht ein Unternehmen, 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 sicherzustellen, 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 (\*).

(3) Wünscht ein Unternehmen einen Linienverkehr jahreszeitlich 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, 2 und 3 dieses Artikels unter Bedingungen geringerer signifikanter Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb in demselben Seegebiet ermittelten Bedingungen, 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, 2 und 3 durch die zuständige Behörde des Hafenstaats bzw. der Hafenstaaten muss das Ro-Ro-Fahrgastschiff, das diesem Betrieb nachgeht, eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen dieser Richtlinie gemäß Artikel 8 Absatz 1 mitführen.

(\* 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).“

10. Folgender Artikel 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 5. Juni 2033 vor. Informationen, denen die Mitteilungen gemäß Artikel 6 Absatz 2 zugrunde liegen, sind in anonymisierter Form bereitzustellen.“

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

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

*Artikel 2*

### **Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 5. Dezember 2024 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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 Vorschriften 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 Straßburg am 10. Mai 2023.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Die Präsidentin*  
R. METSOLA

*Im Namen des Rates*  
*Die Präsidentin*  
J. ROSWALL

## ANHANG I

1. Anhang I erhält folgende Fassung:

a) Nach dem Titel wird folgender Titel eingefügt:

„Abschnitt A“;

b) nach diesem neuen Titel wird der folgende einleitende Satz eingefügt:

„Für die Zwecke des 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) In Nummer 1 erhält der Absatz vor den Nummern 1.1 bis 1.6 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 im Sinne von Artikel 9 eingesetzt werden sollen, vereinbaren die auf der Route liegenden Hafenstaaten, welche signifikante Wellenhöhe anzuwenden ist.“

e) Folgender Abschnitt B wird angefügt:

„Abschnitt B

Die Anforderungen von Kapitel II-1 Teil B der SOLAS-2020-Norm 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:

Personen an Bord (N)	Unterteilungsgrad (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 \cdot \ln(N + 89,048) + 0,579$

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 in Anhang I Abschnitt A aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen zu nutzen, sofern dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffes vereinbar ist. Die unten stehenden 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. BRZ
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

1.  $d_l$ ,  $d_p$ ,  $d_s$ ;
2.  $R$  — vorgeschriebener Unterteilungsgrad;
3. 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>(1)</sup>;
4. erreichter Unterteilungsgrad  $A$  mit einer Ergebnistabelle, die alle Beiträge aus allen beschädigten Bereichen <sup>(2)</sup> enthält, mit einer separaten Spalte mit dem erreichbaren Unterteilungsgrad ( $w^*p^*v$ );
5. für Schadensfälle in den Bereichen 1 und 2 der Prozentsatz der nicht untersuchten Schadensfälle (d. h. Fälle, die nicht im Faktor ( $w^*p^*v$ ) enthalten sind), d. h.  $s = 0$ ,  $s = 1$  und  $0 < s < 1$ ;
6. 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 ( $w^*p^*v$ ) enthalten sind), d. h.  $s = 0$ ,  $s = 1$  und  $0 < s < 1$ ;
7. für jeden Schaden, der zum erreichten Unterteilungsgrad  $A$  beiträgt, Angabe der überfluteten Räume, des Beitragswerts und des Faktors  $s'$  <sup>(3)</sup>;
8. 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>(4)</sup>.

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

1. 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

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

- 
- (<sup>1</sup>) Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.2 des Anhangs der IMO-EntschlieÙung MSC.429(98) vorzulegen.
  - (<sup>2</sup>) Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-EntschlieÙung MSC.429(98) vorzulegen.
  - (<sup>3</sup>) Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-EntschlieÙung MSC.429(98) vorzulegen.
  - (<sup>4</sup>) Diese Unterlagen sind den Verwaltungen gemäß Nummer 2.3.1 des Anhangs der IMO-EntschlieÙung MSC.429(98) vorzulegen.“
-