



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.03.2002
KOM(2002) 158 endgültig

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

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über
Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe**

(von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft

1. ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

In dieser Mitteilung schlägt die Kommission ein Paket von Maßnahmen zur Verbesserung der geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für die Sicherheit von Fahrgastschiffen vor, die in Einklang mit den politischen Zielen des Weißbuchs der Kommission über die Verkehrspolitik¹ stehen. Die Mitteilung enthält einen Vorschlag für besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und sieht eine Änderung der Richtlinie 98/18/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe vor. Darüber hinaus stellt sie den Ansatz der Kommission hinsichtlich der Haftungsregelung für Beförderer von Reisenden auf See und der laufenden Revision des Athener Übereinkommens der IMO von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See dar.

In ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr aus dem Jahr 1993² unterstrich die Kommission, dass eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe zu verbessern und zu harmonisieren. Mehrere tragische Unfälle von Fahrgastschiffen in EU-Gewässern machten erneut deutlich, dass in diesem Bereich dringend Handlungsbedarf besteht.³ Innerhalb nur weniger Jahre verschärfte die Gemeinschaft ihre Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe beträchtlich. Insbesondere wurden vier neue Gemeinschaftsinstrumente eingeführt, um auf allen Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft die Anwendung einheitlicher Sicherheitsnormen⁴, besondere Anforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe⁵, klarere Angaben über die an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen⁶ und die möglichst baldige Anwendung des ISM-Code auf Fahrgastschiffe⁷ zu gewährleisten.

¹ Weißbuch - Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft KOM(2001)370 vom 12.9.2001. Zu den hierin vorgegebenen Prioritäten gehören die laufende Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr sowie Verbesserungen im Hinblick auf die Beförderung der Bürger und auf ihre Fahr- bzw. Fluggastrechte bei den verschiedenen Verkehrsträgern.

² Mitteilung der Kommission für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr KOM(93)66 vom 24.2.1993.

³ Siehe z.B. Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfährschiffen, ABL. C 379 vom 31.12.1994.

⁴ Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, ABL. L 144 vom 15.5.1998, S.1.

⁵ 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, All. L 138 vom 1.6.1999, S.1.

⁶ Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen, ABL. L 188 vom 2.7.1998, S. 35.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen, ABL. L 320 vom 30.12.1995, S.14, geändert die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 179/98 vom 23. Januar 1998, ABL. L 19 vom 24.1.1998, S.35.

Bei der Durchführung dieser Maßnahmen und der Bewertung ihrer Wirksamkeit zeigte sich, dass es nach wie vor Mängel gibt und eine Harmonisierung der Vorschriften für alle Fahrgastschiffe, die einen Hafen der EU anlaufen, noch immer aussteht. Es waren bereits erste Schritte unternommen worden, um die Vorschriften in bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste zu evaluieren und anhand dessen Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten, als sich die letzte europäische Tragödie, der Unfall des Fahrgastfährschiffs *Express Samina* in Griechenland, ereignete; daran wurde noch einmal deutlich, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission verstärkte Anstrengungen unternehmen müssen, damit solche Unfälle in Zukunft vermieden werden.

Die Kommission verfolgt außerdem aufmerksam, welche Entwicklungen sich beim Bau von Fahrgastschiffen abzeichnen, insbesondere hinsichtlich ihrer ständig wachsenden Größe (bis zu 150.000 Bruttoregistertonnen) und Fahrgastkapazität (bis zu 5.000 Fahrgäste und Besatzungsmitglieder). Es wurden in der Tat einige Fragen dazu laut, inwieweit die derzeit geltenden Sicherheitsnormen für Bau und Betrieb überhaupt noch für sehr große Fahrgastschiffe angemessen sind. Dieses Thema wird zur Zeit von der IMO auf technischer Ebene behandelt, und die Kommission wird auf der Grundlage der entsprechenden Ergebnisse und einer Analyse auf Gemeinschaftsebene in der zweiten Hälfte des Jahres 2002 weitere Initiativen im Hinblick auf die Sicherheit von Fahrgastschiffen vorschlagen.

2. HARMONISIERTE STABILITÄTSANFORDERUNGEN FÜR RO-RO-FAHRGASTSCHIFFE, DIE HÄFEN DER EU ANLAUFEN

2.1. Hintergrund

Von grundlegender Bedeutung für die Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen ist die Stabilität des Schiffes nach einer Kollision. Je länger ein schwer beschädigtes Schiff flott bleibt, desto effizienter können Fahrgäste und Besatzung evakuiert und Such- und Rettungsmaßnahmen durchgeführt werden. Diese Überlegung gewinnt noch weiter an Gewicht angesichts der sprunghaft zunehmenden Größe von Ro-Ro-Schiffen, die Häfen der Gemeinschaft bedienen, und der wachsenden Zahl von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern, die sie befördern. Eines der größten Gefahrenmomente für ein Ro-Ro-Schiff mit geschlossenem Ro-Ro-Deck ist die Ansammlung einer erheblichen Wassermenge auf diesem Deck.

Die wichtigsten internationalen Vorschriften in bezug auf die Stabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen sind die sogenannten SOLAS-90-Normen, die indirekt die Wirkung des Eindringens von Wasser in das Ro-Ro-Deck bei einer signifikanten Wellenhöhe in der Größenordnung von 1,5 Meter berücksichtigen.⁸ Gemäß der Richtlinie 98/18/EG gelten diese Normen auch für den Inlandverkehr innerhalb der EU.

Im Februar 1996, nach der *Estonia*-Katastrophe in der Ostsee, vereinbarten acht europäische Staaten (Dänemark, Finnland, Deutschland, Irland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich) in einer besonderen Übereinkunft, dem "Stockholm-

⁸ Darüber hinaus sieht die Richtlinie 1999/35/EG des Rates über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) vor, dass Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe den auf Regionalebene festgelegten besonderen Stabilitätsanforderungen entsprechen müssen, wenn sie in diesem Gebiet in einem von diesen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften erfassten Verkehrsdienst eingesetzt werden.

Übereinkommen”,⁹ die Einführung besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Der wichtigste Grundsatz des Stockholm-Übereinkommens ist, dass ein Schiff so konstruiert sein sollte, dass es nicht kentert, auch wenn eine gewisse Wassermenge bis zum Ro-Ro-Deck gelangt ist. Die technischen Anforderungen des Übereinkommens gehen über die in den SOLAS-90-Normen festgelegten hinaus; sie legen höhere Anforderungen für die Überstehensfähigkeit des Schiffs bei schwererer See fest, indem sie die SOLAS-Anforderungen verschärfen und auch die Wirkung von Wasser berücksichtigen, das sich infolge eines Kollisionsschadens auf dem Ro-Ro-Deck ansammeln könnte.

Die Stabilitätsanforderungen gelten, unabhängig von der Flagge, für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in dem Gebiet Fahrgäste befördern, in dem das Stockholm-Übereinkommen Anwendung findet. Darüber hinaus haben alle Vertragsparteien des Stockholm-Übereinkommens inzwischen seine Anwendung auf entsprechende Inlandfahrten ausgeweitet.

2.2. Der Standpunkt der Kommission

Zum Abschluss der Diplomatischen Konferenz, bei der das Stockholm-Übereinkommen angenommen wurde, gab die Kommission eine Stellungnahme zu diesem Übereinkommen ab, in der sie der Meinung Ausdruck gab, dass für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die unter ähnlichen Bedingungen eingesetzt werden, das gleiche Sicherheitsniveau gewährleistet werden sollte. Die Kommission merkte an, dass das Übereinkommen nicht in allen Teilen der Gemeinschaft gilt, und teilte mit, dass sie zu prüfen beabsichtigt, unter welchen lokalen Bedingungen Ro-Ro-Fahrgastschiffe in allen europäischen Gewässern eingesetzt werden und in welcher Weise sich die Anwendung des Stockholm-Übereinkommens in dessen Geltungsbereich auswirkt. Auf der Grundlage dieser Prüfung würde die Kommission entscheiden, ob sie weitere Maßnahmen in diesem Bereich für erforderlich hält.

Dieser Verpflichtung entsprechend hat die Kommission Umfang und Auswirkungen der Anwendung des Stockholm-Übereinkommen in bezug auf die besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe untersucht und geprüft, ob die Ausweitung seines Geltungsbereichs auf andere europäische Gewässer, auf die es keine Anwendung findet, sinnvoll ist. Diese Analyse wurde 2001 abgeschlossen und die wichtigsten Ergebnisse, die sich auf Beiträge verschiedener Quellen, einschließlich einer von der Kommission in Auftrag gegebenen speziellen Studie, stützen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Wellenhöhen im Mittelmeer sind mit denen in der Ostsee, die Wellenhöhen im Ostatlantik (der Atlantikküste Frankreichs, Spaniens und Portugals) mit denen der Nordsee und des Ärmelkanals vergleichbar. Sicht- und Wassertemperaturfaktoren sind im allgemeinen im Mittelmeer günstiger als im Geltungsbereich des Stockholm-Übereinkommens, doch sind andererseits die Wellen im Mittelmeer häufig steiler. Insgesamt kann man sagen, dass die Wellenhöhen in den südeuropäischen Gewässern mit denen im Norden vergleichbar sind.
- Die Anwendung des Stockholm-Übereinkommen brachte weder für das Seeverkehrsgewerbe noch für die betroffenen Unterzeichner-Regierungen größere Probleme mit sich. Eine beträchtliche Anzahl der betroffenen Schiffe brauchte überhaupt

⁹ Übereinkommen über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in Nordwesteuropa und der Ostsee verkehren, Anhang zu IMO-Rundschreiben Nr. 1891 vom 29. April 1996.

nicht nachgerüstet zu werden. 69% der insgesamt 140 betroffenen Schiffe wurden für weniger als 1 Mio. € nachgerüstet. Die geschätzten Gesamtkosten der Nachrüstung lagen bei etwa 85 Mio. €, doch entstanden diese Kosten größtenteils im Zusammenhang mit der beschleunigten Erfüllung der SOLAS-90-Normen und waren weniger auf die Erfüllung der Anforderungen des Stockholm-Übereinkommens als solches zurückzuführen.

- Die Kosten für die Nachrüstung der südeuropäischen Flotte im Hinblick auf die Erfüllung der Bestimmungen des Stockholm-Übereinkommens lägen etwa in der gleichen Größenordnung wie die Kosten, die mit der Erfüllung der SOLAS-90-Anforderungen verbunden sind. Da die SOLAS-Regeln auf der Grundlage des IMO-Zeitplans (Auslandfahrten) und der Richtlinie 98/18/EG (Inlandfahrten EU) in jedem Fall in den kommenden Jahren uneingeschränkt zu erfüllen sind, dürfte das Seeverkehrsgewerbe die Investitionen für die Nachrüstung der betroffenen Schiffe bereits vorgesehen haben.
- Durch die Einführung der zusätzlichen Anforderungen des Stockholm-Übereinkommens für die Schiffe in südeuropäischen Gewässern werden die Stabilitätsanforderungen in der gesamten EU vereinheitlicht und damit das Sicherheitsniveau in der Gemeinschaft erhöht.

Angesichts dessen vertritt die Kommission die Ansicht, dass eine Nord-/Süd-Aufteilung in bezug auf die Stabilitätsanforderungen für beschädigte Ro-Ro-Schiffe (Normen des Stockholm-Übereinkommens im Norden und SOLAS-90-Normen im Süden) sowohl hinsichtlich der Sicherheitsparameter als auch hinsichtlich wirtschaftlicher und technischer Aspekte nicht gerechtfertigt ist. Daher schlägt die Kommission eine Richtlinie zur Einführung der besonderen Stabilitätsanforderungen des Stockholm-Übereinkommens für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe vor, die in der EU auf Auslandfahrten eingesetzt werden. Diese Initiative hat den Vorteil, ein höheres Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der Gemeinschaft zu gewährleisten und die Vorschriften für Fahrgastschiffe im Auslandsverkehr zu vereinheitlichen. Der Vorschlag ist dieser Mitteilung als Anhang I beigelegt.

Da die Betriebsbedingungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe im Inlandsverkehr in den Mitgliedstaaten häufig denen auf Auslandfahrten vergleichbar sind, schlägt die Kommission darüber hinaus eine Änderung der Richtlinie 98/18/EG vor, um die gleichen oder gleichwertige Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Schiffe im Inlandsverkehr einzuführen.

3. ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 98/18/EG DES RATES VOM 17. MÄRZ 1998 ÜBER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN UND -NORMEN FÜR FAHRGASTSCHIFFE

3.1. Einführung

Obwohl die Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe¹⁰ erst vor relativ kurzer Zeit erlassen wurde, zeigte sich bei ihrer Durchführung bereits eine Reihe von Problemen. Die Kommission hält es daher für angemessen, bestimmte Änderungen dieser Richtlinie vorzuschlagen. Dadurch sollen vor allem einige der wichtigsten Teile der Richtlinie ausgebaut und einige ihrer Bestimmungen vereinfacht werden. Der Vorschlag ist dieser Mitteilung als Anhang 2 beigelegt und umfasst folgende Änderungen.

¹⁰ ABl. L144 vom 15.5.1998, S. 1.

3.2. Veröffentlichung der Listen der Seegebiete (Artikel 4 Absatz 2)

Nach Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG sind Seegebiete festzulegen und in Kategorien einzuteilen, um das Verkehrsaufkommen der verschiedenen Schiffsklassen zu beschränken. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Seegebiete nach dem in Absatz 2 festgelegten Verfahren mit. Die von der Kommission mit Unterstützung des Ausschusses anerkannten Seegebiete werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Bei der Durchführung dieses Artikels traten zahlreiche Probleme auf. Zum Teil lagen hier die Ursachen auf rechtlicher Ebene, da die Mitgliedstaaten diesen Artikel in sehr unterschiedlicher Weise ausgelegt haben. Außerdem gab es erhebliche Verzögerungen bei der Notifikation der Seegebiete. Weiter war das Format, das einige Mitgliedstaaten für die Vorlage ihrer Liste von Seegebieten gewählt hatten, aus technischen Gründen ungeeignet für die Veröffentlichung im Amtsblatt. Da die Einteilung der Seegebiete in Kategorien eine Voraussetzung für die wirksame Anwendung der Richtlinie insgesamt ist, müssen diese Mängel behoben werden.

Die Kommission schlägt daher für die Notifikation und Veröffentlichung der Seegebiete ein neues Internet-gestütztes Verfahren vor, durch das das ganze System klarer, einfacher und transparenter gestaltet und der Zugang zu den Informationen für die Betroffenen erleichtert würde.

3.3. Ausnahmeregelung für Griechenland

Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe g) sieht eine Ausnahmeregelung für vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen A oder B vor, die in Griechenland eingesetzt werden. Danach können diese Schiffe betrieben werden, ohne die Sicherheitsanforderungen der Richtlinie zu erfüllen, bis sie das Alter von 35 Jahren erreichen, während das in der Richtlinie festgelegte Alter für andere Schiffe ab 2007 erheblich niedriger angesetzt wird.

Im Rahmen dieser Ausnahmeregelung musste Griechenland der Kommission - zur Veröffentlichung im Amtsblatt - umfassende Angaben zu allen betroffenen Schiffen übermitteln. Diese Liste wurde mit der Entscheidung der Kommission vom 24.6.1999¹¹ veröffentlicht und machte deutlich, dass nur eine sehr geringe Anzahl von Schiffen von dieser Ausnahmeregelung betroffen waren. Abgesehen davon, dass diese Ausnahmeregelung auf praktischer Ebene keine große Rolle spielte, hat auch ihre politische Bedeutung stark abgenommen. Daher schlägt die Kommission vor, die Ausnahmeregelung für Fahrgastschiffe, die in griechischen Gewässern eingesetzt werden, zum 1.1.2005 aufzuheben.

3.4. Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge 2000

Im Rahmen der Richtlinie 98/18/EG findet derzeit der Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC)¹² uneingeschränkt Anwendung auf alle Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Inlandverkehr eingesetzt werden. Seit der Verabschiedung der Richtlinie wurde jedoch ein zusätzlicher Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge erarbeitet, der für neue Schiffe gilt. Dieser neue HSC-Code 2000 wurde am 5. Dezember 2000 verabschiedet und findet Anwendung auf alle neuen

¹¹ ABl. L180 vom 24.6.1999, S. 5.

¹² "Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen", IMO-Entschließung MSC 36(63) vom 20. Mai 1994.

Schiffe, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2002 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden.¹³ Der HSC-Code 2000 ersetzt für ältere Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nicht den vorhergehenden Code, er gilt ausschließlich für neue Schiffe.

Um Anschluss an diese Entwicklungen auf internationaler Ebene zu halten, schlägt die Kommission vor, die Richtlinie 98/18/EG im Wege des Komitologieverfahrens so zu ändern, dass die Bestimmungen des HSC-Code 2000 Anwendung finden. Dazu ist Artikel 8 Buchstabe a) der Richtlinie zu ändern. Dadurch würde für Änderungen der Richtlinie, mit denen einer Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften sowohl für Fahrgastschiffe als auch für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge Rechnung getragen wird, der gleiche flexible Ansatz gewährleistet, was derzeit nicht der Fall ist.

3.5. Stabilitätsanforderungen und Außerdienststellung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen

Der erste Legislativvorschlag dieser Mitteilung über die Sicherheit von Fahrgastschiffen führt bis zum 1. Oktober 2010 besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ein, die in der Auslandfahrt Häfen der EU anlaufen. Damit im Ausland- und im Inlandverkehr ein einheitliches Sicherheitsniveau gewährleistet ist, umfassen die Änderungen der Richtlinie 98/18/EG auch den Vorschlag, diese oder gleichwertige Stabilitätsanforderungen auch auf Ro-Ro-Schiffe anzuwenden, die im Inlandverkehr eingesetzt werden.

Um darauf hinzuwirken, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in unterschiedlichen Arten von Seegebieten unter den gleichen Seegangsbedingungen eingesetzt werden, den gleichen Stabilitätsanforderungen genügen, schlägt die Kommission vor, dass die besonderen Stabilitätsanforderungen ab dem 1. Oktober 2004 für alle neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A, B und C gelten sollten. Die Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen auf neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klasse D ist aufgrund der beschränkten Einsatzbedingungen für diese Schiffe nicht gerechtfertigt. Angesichts der Schwierigkeiten, die bei der Nachrüstung bestehender Schiffe der Klassen A und B auftreten können, schlägt die Kommission vor, alternativ dazu die Möglichkeit vorzusehen, solche Schiffe im Alter von 30 Jahren außer Dienst zu stellen, wenn sie die besonderen Stabilitätsanforderungen nicht erfüllen. Auch bestehende Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen C und D sollten außer Dienst gestellt werden können, wenn sie die Stabilitätsanforderungen in Absatz II-1/B/8 des Anhangs I der Richtlinie nicht uneingeschränkt erfüllen. Auch diese Schiffe müssen also die SOLAS-90-Normen-Stabilitätsanforderungen uneingeschränkt erfüllen, was bisher nicht der Fall war.

Die Anforderungen/Optionen für Ro-Ro-Schiffe, die in den 4 Arten von Inland-Seegebieten eingesetzt werden (Kategorien A, B, C und D) sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

¹³ "Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen 2000 (HSC-Code 2000)", IMO-Entscheidung MSC 97(73) vom 5. Dezember 2000.

Schiffsklassen	Stabilitätsanforderungen	Übergangsmaßnahmen für bestehende Schiffe
Neue Ro-Ro-Schiffe der Klassen A, B und C, die am oder nach dem 1. Oktober 2004 ge-baut werden.	Anwendung der gleichen Regeln wie für Schiffe, die im Auslandverkehr eingesetzt werden. Einführung der besonderen Stabilitätsanforderungen (Stockholm-Übereinkommen).	
Neue Ro-Ro-Schiffe der Klasse D.	Anwendung der SOLAS-90-Stabilitätsanforderungen (Anhang I/II-1/B/8).	
Bestehende Ro-Ro-Schiffe der Klassen A und B, die vor dem 1. Oktober 2004 gebaut werden.	Anwendung der gleichen Regeln wie für Schiffe, die im Auslandverkehr eingesetzt werden. Einführung der besonderen Stabilitätsanforderungen (Stockholm-Übereinkommen) bis zum 1. Oktober 2010.	Bei Nichterfüllung der Anforderungen bis zum 1.10.2010, Außerdienststellung zu dem Zeitpunkt, an dem das Ro-Ro-Schiff das Alter von 30 Jahren erreicht, spätestens jedoch am 1. Januar 2015.
Bestehende Ro-Ro-Schiffe der Klassen C und D, die vor dem 1. Oktober 2004 gebaut werden.	Einführung der SOLAS-90-Stabilitätsanforderungen (Anhang I/II-1/B/8) bis zum 1. Oktober 2010.	Bei Nichterfüllung der Anforderungen bis zum 1.10.2010, Außerdienststellung zu dem Zeitpunkt, an dem das Ro-Ro-Schiff das Alter von 30 Jahren erreicht, spätestens jedoch am 1. Januar 2015.

3.6. Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität

Die demographischen Veränderungen in der Europäischen Union tragen mit zu einer Überalterung der Bevölkerung bei. Künftig werden ein größerer Anteil der Bevölkerung und damit eine größere Verbrauchergruppe, die potentiell Verkehrsdienste in Anspruch nimmt, in der ein oder anderen Weise aufgrund ihres Alters oder einer Behinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt sein. Es wird daher zunehmend wichtiger, zu gewährleisten, dass im Inlandverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe sicher und zugänglich für Menschen mit eingeschränkter Mobilität¹⁴ sind, denn von einem verbesserten Zugang können bis zu 30% der Bevölkerung unmittelbar profitieren. Die Entwicklung von Fahrgastschiffen für alle

¹⁴ Nach der Richtlinie 2002/xx/EG "über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG" sind "Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität" alle Fahrgäste, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel Schwierigkeiten haben, z.B. Behinderte (einschließlich Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und geistigen Behinderungen sowie Rollstuhlfahrer), Körperbehinderte, kleinwüchsige Personen, Personen mit schwerem Gepäck, ältere Menschen, Schwangere, Personen mit Einkaufsrollhilfen und Personen in Begleitung von Kindern (einschließlich Kindern in Kindersportwagen).

Fahrgäste, auch für solche mit eingeschränkter Mobilität, bedeutet darüber hinaus, dass das Schiff sicherer und verbraucherfreundlicher für alle Fahrgäste wird.

Im Weißbuch der Europäischen Kommission mit dem Titel "Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" heißt es: "Selbstverständlich ist es ebenfalls eine Voraussetzung für den Erfolg der Intermodalität, dass alle Verkehrsträger leicht nutzbar sind. In diesem Zusammenhang muss den Schwierigkeiten Rechnung getragen werden, die in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben; für sie stellt der Wechsel des Verkehrsmittels oft ein wahres Hindernis dar."¹⁵ Auch Artikel 13 des EG-Vertrags fordert Vorkehrungen, um Diskriminierungen, unter anderem aus Gründen einer Behinderung oder des Alters, zu bekämpfen, und andere neuere Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und Vorschläge der Kommission¹⁶ sehen Maßnahmen im Hinblick auf den Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität vor.

Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist auf Fahrgastschiffen beispielsweise folgendes problematisch: das an-Bord-gehen selbst, der Weg zum oder vom Fahrzeugdeck, der Zugang zu den Einrichtungen an Bord, der fehlende Zugang zu Informationen über Sicherheitseinrichtungen (Fluchtwege, Durchsagen im Notfall) und der Zugang zu den Unterkunftsräumen.

Die Kommission schlägt die Aufnahme eines neuen Artikels über Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität in die Richtlinie und einen neuen Anhang mit entsprechenden Leitlinien vor. Diese Sicherheitsanforderungen gelten für neue und für vorhandene Schiffe aller Klassen gleichermaßen, hängen aber im Einzelnen von der Größe und dem Typ des Schiffes ab. Die Ausarbeitung der besonderen technischen Anforderungen sollte entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip den Mitgliedstaaten überlassen werden. Es ist unabdingbar, dass die Mitgliedstaaten dabei die Organisationen konsultieren, die Menschen mit eingeschränkter Mobilität vertreten. Die Berücksichtigung dieser Sicherheitsleitlinien in der Konstruktionsphase dürfte keine erheblichen zusätzlichen Kosten verursachen, doch erkennt der vorgeschlagene neue Artikel an, dass Anpassungen bei vorhandenen Schiffen teuer sein können; daher wurde in die Richtlinie eine Bestimmung aufgenommen, die den Schiffseigner vor Anpassungen schützt, die eine unbillige wirtschaftliche Belastung für ihn darstellen. In diesem Zusammenhang schlägt die Kommission darüber hinaus vor, dass Anhang II und Anhang III mit Unterstützung des Ausschusses geändert werden sollten.

4. HAFTUNG DES BEFÖRDERERS FÜR REISENDE AUF SEE

4.1. Einführung

Die Haftung für Schäden, die Reisenden bei der Beförderung auf See entstehen, ist weder auf internationaler noch auf europäischer Ebene wirklich einheitlich geregelt. Die Gemeinschaft hat in diesem Bereich keine Rechtsvorschriften erlassen und das Schutzniveau für die Fahrgäste variiert von einem Mitgliedstaat zum anderen erheblich, je nachdem, welche

¹⁵ Weissbuch - Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001)370 endg. vom 12.9.2001.

¹⁶ Siehe z.B. die in Fußnote 12 genannte Richtlinie 2001/XX/EC und den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Massnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Strasse und auf Binnenschiffahrtswegen (KOM(2000)7 endg. vom 26.7.2000).

internationalen Übereinkommen und welche Änderungen dieser Übereinkommen der Staat ratifiziert hat, in dem der Anspruch geltend gemacht wird. Daher weichen die Schadensersatzhöchstsummen für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU stark voneinander ab. Außerdem sieht keines der geltenden Übereinkommen oder Protokolle eine verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers vor oder verpflichtet ihn zum Abschluss einer Versicherung, um die Ansprüche von Fahrgästen zu decken.

Angesichts der Bedeutung eines angemessenen und einheitlichen Schutzes der Fahrgäste im Seeverkehr ist die Kommission der Auffassung, dass die derzeitige Situation unhaltbar ist. Eine Haftungsregelung für Fahrgäste im Seeverkehr ist umso dringender erforderlich, als Fähren und Kreuzfahrtschiffe immer größer werden und immer mehr Fahrgäste befördern und die Zahl der Anbieter auf diesem Markt, der weiter wächst, weil die Menschen mehr Zeit und Geld für Reisen und Urlaub übrig haben, ständig zunimmt. Eine einheitliche und angemessene Haftungsregelung für die Fahrgäste sollte darum integraler Bestandteil des Rechtsrahmens der Gemeinschaft für Fahrgastschiffe darstellen. Für den Luftverkehr hat die Gemeinschaft nämlich bereits durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen die Haftung der Luftfahrtunternehmen für Fluggäste EU-weit geregelt.

In diesem Abschnitt werden die nach Ansicht der Kommission wichtigsten Elemente einer praktikablen Haftungsregelung für Reisende im Seeverkehr dargestellt. Die Kommission vertritt die Meinung, dass eine solche Regelung für die EU in naher Zukunft geschaffen werden muss. Die Einführung eines solchen Rechtsrahmens auf EU-Ebene fällt zeitlich zusammen mit der Änderung der internationalen Regeln für die Haftung der Beförderer für Reisende auf See. Wenn die internationale Regelung als zufriedenstellend angesehen werden kann oder zumindest die Anwendung aller nachstehend aufgeführten Kernvorschriften nicht verhindert, sollte die EU-Regelung möglichst im Rahmen der internationalen Regeln Anwendung finden. Erfüllt die internationale Regelung diese Erwartungen jedoch nicht oder verzögert sie sich beträchtlich, erfordert nach Meinung der Kommission die Tragweite dieses Problems konkrete gemeinschaftsweite Maßnahmen, und sie wird noch vor Ende dieses Jahres einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.

4.2. Hintergrund

4.2.1. Seeverkehr

Das wichtigste internationale Übereinkommen über die Haftung des Beförderers für Reisende auf See ist das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (im Folgenden "Athener Übereinkommen"), das die Haftung für Schäden regelt, die Reisenden auf Seeschiffen entstehen. Das Athener Übereinkommen führt die Verschuldenshaftung ein, bei der der Beförderer seine Haftung beschränken kann, sofern er nicht "in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein [handelt], dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde". Diese Haftung ist bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden auf 46 666 Sonderziehungsrechte (SZR) (etwa 67 000 €) pro Kopf beschränkt. Die Haftungsbeschränkung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Gepäck richtet sich danach, um welche Art Gepäck es sich handelt, und wo dieses sich befindet. Das Athener Übereinkommen trat 1987 in Kraft; bis heute haben es 26 Staaten, die ein Drittel der weltweiten Seeschiffstonnage repräsentieren, ratifiziert oder sind ihm beigetreten, darunter

sechs Mitgliedstaaten der EU.¹⁷ Dass nur relativ wenige Mitgliedstaaten der EU das Übereinkommen ratifiziert haben, liegt vor allem daran, dass die darin vorgesehenen Beschränkungen als zu niedrig angesehen werden. Ende der 80er Jahre wurden Anstrengungen unternommen, um die Beschränkungssummen anzuheben, doch das dazu angenommene Protokoll von 1990 wurde nur von wenigen Staaten ratifiziert und ist noch nicht in Kraft getreten.

Angesichts der allgemein unbefriedigenden Lage hinsichtlich des Schadensersatzes für Reisende auf Seeschiffen beschloss der Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eine Revision des Athener Übereinkommens. Dabei ging es unter anderem darum, zumindest ein ähnliches Schutzniveau für die Reisenden im Seeverkehr zu gewährleisten, wie es die geänderte Haftungsregelung für Fluggäste vorsieht, und dabei den besonderen Betriebs- und Versicherungsbedingungen des Seeverkehrsgewerbes Rechnung zu tragen. Die Kommission beteiligt sich an diesen Arbeiten im Rahmen der IMO, die Ergebnisse sind unter Punkt 4.4 ausführlicher dargestellt.

Es gibt derzeit keine Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See. Für die Ausarbeitung einer solchen Regelung sind daher die einschlägigen Vorschriften im Luftverkehr ein nützlicher Anhaltspunkt.

4.2.2. Luftverkehr

Die Verordnung 2027/97/EG regelt die Haftung der Luftfahrtunternehmen bei Unfällen gemeinschaftsweit. Sie gilt nur für in der Gemeinschaft niedergelassene Luftfahrtunternehmen und sieht die unbeschränkte, zweifach gestaffelte Haftung des Luftfahrtunternehmens für Tod oder körperlicher Verletzung von Fluggästen vor. Bei Ansprüchen bis zu 100 000 Sonderziehungsrechten (rund 143 000 €) pro Fluggast kann sich das Luftfahrtunternehmen nicht darauf berufen, dass es alles in seiner Macht Stehende getan hat, um den Unfall zu verhindern. Nach der Verordnung 2027/97 müssen die Luftfahrtunternehmen ferner bis zur Höhe der Haftungsbeschränkung der verschuldensunabhängigen Haftung und darüber hinaus bis zu einer 'angemessenen Höhe' versichert sein. Die Verordnung enthält keine Bestimmungen in bezug auf Schäden an Gepäck.

Auf internationaler Ebene wurden mit der Verabschiedung des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (dem Übereinkommen von Montreal) von 1999 einheitliche Regeln vereinbart. Dieses Übereinkommen, das noch nicht in Kraft getreten ist, ist der geltenden Gemeinschaftsregelung vergleichbar, soweit es um Ansprüche aufgrund von Tod oder Verletzung von Fluggästen geht, umfasst jedoch darüber hinaus - unter anderem - auch Vorschriften über die Haftung für Schäden an Reisegepäck und Fracht. Außerdem verpflichtet das Übereinkommen von Montreal die Vertragsstaaten, ihren Luftfrachtführern vorzuschreiben, sich "zur Deckung ihrer Haftung nach diesem Übereinkommen angemessen zu versichern".

¹⁷ Folgende Mitgliedstaaten haben das Athener Übereinkommen ratifiziert: Belgien, Griechenland, Irland, Luxemburg, Spanien und das Vereinigte Königreich. Darüber hinaus wenden die nordischen Staaten die wichtigsten Punkte des Übereinkommens an, allerdings beschränkt auf den Inhalt des Protokolls von 1990.

Derzeit wird daran gearbeitet, die Gemeinschaftsregelung an das Übereinkommen von Montreal anzugleichen, indem ihr Geltungsbereich auf Ansprüche aufgrund von Verlust oder Beschädigung von Gepäck und Verspätungen ausgeweitet wird; ferner soll der Weg für die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten geebnet werden, gemeinsam dem Übereinkommen von Montreal beizutreten. Den Schlussfolgerungen des Rates zufolge sollen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten das Übereinkommen noch vor Ende 2002 gleichzeitig ratifizieren.

4.3. Die Haltung der Kommission

4.3.1. Einführung

Die Kommission vertritt mit Nachdruck die Ansicht, dass die Haftungsregelung für Reisende, die auf See befördert werden, zu Gunsten der Reisenden modernisiert und ausgebaut werden muss. Viele Punkte des Athener Übereinkommens in seiner jetzigen Form sind überholt und entsprechen nicht den Erwartungen der Bürger, die in den Gewässern der Gemeinschaft und darüber hinaus Fahrgastschiffe benutzen. Dem angemessenen Schutz der Reisenden kommt besonders große Bedeutung zu, wenn es um Schadensersatz für Tod oder Körperverletzung geht, was auch das Hauptanliegen der Verordnung 2027/97/EG über die Haftung der Luftfahrtunternehmen ist.

Allerdings muss berücksichtigt werden, dass es zwischen diesen beiden Verkehrsträgern eine Reihe wichtiger Unterschiede gibt, die unterschiedliche Lösungen für die entsprechenden Haftungsregelungen erfordern. Dazu gehören die Art und Weise, wie die Fahrgäste während der Beförderung ihre Zeit verbringen, wie die Beförderer organisiert sind und Vorkehrungen für ihre Versicherung treffen, und wie im See- und Luftverkehrsgewerbe selbst die Frage der Haftung gesehen wird. Aufgrund dieser und anderer Unterschiede wäre es nicht unbedingt sinnvoll oder wünschenswert, für diese beiden Verkehrsträger die gleiche Haftungsregelung für Fahrgäste anzuwenden. Beispielsweise erfordert die große und immer weiter zunehmende Zahl von teilweise noch ziemlich unbekanntem Fahrgastschiffbetreibern sehr spezielle Versicherungsanforderungen im Seeverkehr. Für eine wirksame Haftungsregelung für Reisende im Seeverkehr muss außerdem gewährleistet sein, dass alle Beförderer, unabhängig von der Flagge, die das Schiff führt, über einen Versicherungsschutz verfügen.

Damit ein angemessener Schutz der Fahrgäste gewährleistet ist, müssen in eine Haftungsregelung der Gemeinschaft für Reisende im Seeverkehr bestimmte wichtige Grundsätze aufgenommen werden. Nach Ansicht der Kommission sollte eine EU-weite Haftungsregelung für Reisende im Seeverkehr zumindest die sechs nachstehend aufgeführten Elemente umfassen.

4.3.2. Verschuldensunabhängige Haftung

Zweck der verschuldensunabhängigen Haftung ist es, die Stellung des Anspruchstellers zu stärken, da die Haftung nicht von einer Handlung oder einer Fahrlässigkeit seitens des Beförderers abhängt. Im Gegensatz zu der im Luftverkehr geltenden Haftungsregelung sieht keines der geltenden Übereinkommen über die Haftung für Reisende im Seeverkehr die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung vor, sofern ihn keinerlei Verschulden trifft.¹⁸ Dieser Unterschied zwischen den Verkehrsträgern wurde immer wieder mit dem Hinweis darauf gerechtfertigt, dass die Rolle eines Reisenden an Bord eines Fahrgastschiffes

¹⁸ Nach Artikel 3 Absatz 3 des Athener Übereinkommens wird jedoch ein Verschulden des Beförderers bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, wenn der Schaden durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Strandung; Explosion, Feuer oder durch einen Mangel des Schiffes entstanden ist.

oder Kreuzfahrtschiffes und die eines Fluggastes höchst unterschiedlich sind. Während man bei letzterem davon ausgeht, dass er während des größten Teils der Reise seinen Sitzplatz nicht verlässt, ist der Reisende an Bord eines Schiffes, insbesondere eines Kreuzfahrtschiffes, wesentlich mobiler und aktiver und hat mehr Zeit und Gelegenheit für Handlungen, bei denen ihn ein mitwirkendes Verschulden trifft. Ein Reisender an Bord eines Kreuzfahrtschiffes ist oft eher mit einem Kunden in einem Restaurant, einer Diskothek, bei einem Frisör oder in einer Kuranstalt vergleichbar. Da keiner dieser Dienstleistungsanbieter üblicherweise der verschuldensunabhängigen Haftung unterliegt, wurde es als unbillig angesehen, dem Beförderer von Reisenden auf See eine solche Belastung aufzuerlegen. Diese Sichtweise wird durch die Tatsache gestützt, dass nachweislich etwa 90 Prozent der im Seeverkehr von Reisenden geltend gemachten Ansprüche von einem einzigen oder von einigen wenigen Reisenden geltend gemacht werden, während Ansprüche, die im Luftverkehr entstehen, häufig alle oder die meisten Fluggäste an Bord eines Flugzeugs betreffen.

Allerdings berücksichtigt diese Argumentation nicht Unfälle von Fahrgastschiffen, deren Ursachen sich dem Einfluss der Reisenden an Bord entziehen. Solche Vorfälle, einschließlich Schiffbruch, Strandung, Zusammenstoß, Feuer usw. sind absolut mit typischen Unfällen im Luftverkehr vergleichbar und sollten entsprechend geregelt werden. Aus diesem Grund ist die Kommission der Ansicht, wie es auch der derzeitige Entwurf für das neue Protokoll zum Athener Übereinkommen vorsieht, dass zwischen zwei Kategorien von Ansprüchen unterschieden werden sollte. Schäden, die auf den Betrieb des Schiffes zurückzuführen sind und bei denen die Reisenden in der Regel nur geringen Einfluss auf das Geschehen nehmen können ('Schifffahrtsereignis'), sollten der verschuldensunabhängigen Haftung unterliegen, während für andere an Bord entstehende Arten von Schäden durch Körperverletzung möglicherweise eine auf Fahrlässigkeit beruhende Haftungsregelung ausreicht.

4.3.3. Ausreichende Haftungsgrenzen

Die Kommission akzeptiert, dass für die verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers Höchstgrenzen festgelegt werden könnten, vor allem weil die Regelung, damit sie greifen kann, mit strengen Versicherungsanforderungen verbunden werden muss. Solche Höchstgrenzen müssen jedoch ausreichend hoch angesetzt werden, insbesondere in bezug auf Ansprüche aufgrund von Tod oder Körperverletzung.

Die Festlegung einer angemessenen Höchstgrenze wird dadurch erschwert, dass in der Regel nur wenig statistische Angaben über die Kosten von Fahrgastschiffunfällen vorliegen. Obwohl sich in europäischen Gewässern eine Reihe tragischer Fährschiffunfälle ereignet haben, gibt es nur wenige bekannte Fälle - mit Ausnahme derer, in denen die Ansprüche bereits geregelt wurden - bei denen sich konkrete Mängel in der Schadensersatzregelung für Reisende auf Seeschiffen zeigen. Dies muss jedoch nicht bedeuten, dass die derzeitigen Höchstgrenzen angemessen sind, sondern kann auch auf flexible Versicherungspraktiken zurückzuführen sein. Nach Ansicht der Kommission sollte auch bei Ansprüchen, bei denen es um hohe Summen geht, die angemessene Entschädigung der Reisenden in möglichst geringem Umfang von solcher Flexibilität abhängig sein und daher auf Höchstgrenzen beruhen, die denen vergleichbarer Schadensersatzregelungen entsprechen oder über diese hinausgehen.

Die verschuldensunabhängige Haftung des Luftfahrtunternehmens ist auf EU-Ebene auf etwa 143 000 € beschränkt. Dieser Betrag findet auf internationaler Ebene durch das Inkrafttreten des Übereinkommens von Montreal wahrscheinlich in naher Zukunft Anwendung. Für den Seeverkehr erhöhte das Protokoll zum Athener Übereinkommen von 1990 den Höchstbetrag beträchtlich auf 175 000 SZR (250 000 €), was der Höchstgrenze entspricht, die für

Fahrgastschiffe im Protokoll von 1996 zum Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen (LLMC) festgesetzt wurde. Keines dieser Protokolle ist bisher auf internationaler Ebene in Kraft getreten, auch wenn sie in die nationalen Rechtsvorschriften einiger Mitgliedstaaten aufgenommen wurden.

Nach Ansicht der Kommission, stellt die Haftungsgrenze des Protokolls von 1990 zum Athener Übereinkommen, auf den heutigen Wert umgerechnet,¹⁹ den niedrigsten akzeptablen Betrag für die verschuldensunabhängige Haftung für Ansprüche aufgrund von Tod oder Körperverletzung dar. Auf diesen Betrag hat sich die internationale Gemeinschaft bereits im Rahmen der Verhandlungen über vorhergehende Instrumente geeinigt. Allerdings setzt ein solcher Betrag voraus, dass der Gesamthaftungsbetrag je Fahrgast, einschließlich der Haftung bei Verschulden oder Fahrlässigkeit seitens des Beförderers, erheblich höher angesetzt wird.

4.3.4. Erweiterte Haftung bei Verschulden oder Fahrlässigkeit

Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass der Beförderer sein Recht auf Beschränkung seiner Haftung einbüßen sollte, wenn grob ordnungswidriges Verhalten vorliegt. Derzeit verliert der Beförderer sowohl nach dem Athener Übereinkommen als auch nach der LLMC-Regelung dieses Recht nur, wenn er "in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein [...], dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde" handelt. Nur sehr wenige Ereignisse, an denen Fahrgastschiffe beteiligt sind, dürften diese Kriterien erfüllen, und das Recht auf Haftungsbeschränkung kann daher derzeit als in der Praxis unangreifbar betrachtet werden. Die Kommission vertritt die Meinung, dass dies ein wesentlicher Mangel der geltenden Regelung ist, da ein unangreifbares Recht auf Haftungsbeschränkung dazu führt, dass die Beförderer und ihre Versicherer den Fahrgästen ab einer bestimmten Grenze Schadensersatz verweigern können, unabhängig davon, wie berechtigt die Ansprüche sind und was die Ursache für den Unfall war. Darüber hinaus bietet ein unangreifbares Recht auf Haftungsbeschränkung im allgemeinen wenig Anreiz für die Beförderer, angemessene Vorsichtsmassnahmen zu ergreifen, um Unfälle überhaupt zu verhindern.

Nach Ansicht der Kommission muss für die Haftung bei Tod und Körperverletzung von Fahrgästen unabhängig davon, ob sie von einem Schifffahrtsereignis verursacht wurden oder nicht, eine beträchtlich höhere Haftungsgrenze angesetzt werden als für die vorstehend erläuterte verschuldensunabhängige Haftung vorgeschlagen wurde. Wenn überhaupt eine Haftungsgrenze für Tod und Körperverletzung festgesetzt wird, muss sie hoch genug sein, um vorhersehbare Verluste voll abzudecken. Dies käme den üblichen Grundsätzen des Deliktsrechts näher und würde auch der in der Luftfahrt geltenden Regelung sowie der Haltung der Kommission in bezug auf die Haftungsregelung für Ölverschmutzung²⁰ eher entsprechen. Zur weiteren Angleichung an die im Luftverkehr geltende Regelung sollte hinsichtlich der Haftungsgrundlage zwischen Schifffahrtsereignissen und anderen Ereignissen unterschieden werden. Bei Schifffahrtsereignissen kann Verschulden oder Fahrlässigkeit des

¹⁹ 1990 entsprachen 175 000 SZR durchschnittlich 186 752,7 ECU (Eurostat/New Cronos). Deflationiert man diesen Betrag mit dem Index der Verbraucherpreise zwischen 1990 und 2003 (geschätzter Zeitraum für die Annahme der vorgeschlagenen Haftungsgrenze), der nach Schätzung der Kommission bei 142 27 für die 15 EU-Mitgliedstaaten liegt, ergibt sich ein Betrag von 265 000 €. Der deflationierte Begrenzungsbetrag unterscheidet sich mit anderen Worten aufgrund des seit 1990 eingetretenen Wertunterschieds zwischen SZR und ECU/EUR nur unwesentlich von dem 1990 angenommenen Betrag.

²⁰ Der Kommission hat ihren Standpunkt in bezug auf die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung für Ölverschmutzung in dem Vorschlag KOM(2000)802 endg. vom 6. Dezember 2000 ausgeführt.

Beförderers angenommen werden. Anders gesagt sollte, wie dies im Übereinkommen von Montreal vorgesehen ist, der Beförderer für Verluste durch Tod oder Körperverletzung eines Fahrgastes haften, sofern er nicht nachweisen kann, dass das Ereignis ohne Verschulden oder Fahrlässigkeit seinerseits eingetreten ist.

4.3.5. *Obligatorische Versicherung*

Keines der geltenden internationalen Übereinkommen, die die Haftung für Fahrgäste regeln, verpflichtet den Beförderer, sich angemessen zu versichern. Dass für Beförderer von Fahrgästen keinerlei obligatorische Versicherung vorgeschrieben ist, ist absolut unangemessen angesichts der Risiken, die mit der Beförderung von Hunderten oder Tausenden Fahrgästen an Bord eines Schiffes verbunden sind. Zwar sind die meisten Fahrgastschiffe dennoch finanziell abgesichert, üblicherweise durch die Mitgliedschaft in einem der Mutual Protection & Indemnity (P&I) Clubs, doch ist nicht gerechtfertigt, dass es keine zwingend vorgeschriebenen Versicherungsstandards gibt. Eine obligatorische Versicherung muss daher integraler Bestandteil jeder Haftungsregelung für Fahrgäste sein. Damit die Gleichbehandlung der Beförderer gewährleistet ist, muss die obligatorische Versicherung für alle Beförderer vorgeschrieben werden, die einen Hafen der EU bedienen, unabhängig von der Flagge des Schiffes. Die Versicherungssumme muss den Höchstbetrag für die verschuldensunabhängige Haftung je Fahrgast und einen angemessenen Betrag über diese Grenze hinaus, multipliziert mit der Höchstzahl der Personen an Bord, abdecken.

4.3.6. *Unmittelbare Geltendmachung*

Die Möglichkeit für den Kläger, seine Ansprüche unmittelbar beim Versicherer geltend zu machen, ist im Seeverkehr von größter Bedeutung, da der Beförderer manchmal nur schwer ausfindig zu machen und/oder nicht in der Lage ist, seinen finanziellen Verpflichtungen in voller Höhe nachzukommen. Daher muss jede Haftungsregelung für den Seeverkehr ein Recht auf unmittelbare Geltendmachung beim Versicherer umfassen, wenn sie ihren Zweck wirksam erfüllen soll. Eine solche Vorschrift muss also in eine künftige Haftungsregelung für Beförderer von Reisenden auf See aufgenommen werden. Dieses Recht sollte für einen Betrag gelten, der dem vollen Haftungsbegrenzungsbetrag je Reisendem entspricht, für den die obligatorische Versicherung abgeschlossen wurde.

4.3.7. *Inlandverkehr*

Die Haftungsregelung sollte für alle Beförderungen in der Gemeinschaft gelten, einschließlich der Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaats. Das Athener Übereinkommen findet nur auf den Auslandverkehr Anwendung, einige Mitgliedstaaten haben jedoch beschlossen es auch auf den Inlandverkehr auszuweiten. Entsprechend dem den geltenden Rechtsvorschriften für Fahrgastschiffe zu Grunde liegenden Denkansatz der Gemeinschaft, dass das Schutzniveau für die Fahrgäste nicht davon abhängen darf, ob es sich um eine Beförderung zwischen zwei Mitgliedstaaten oder eine Inlandfahrt handelt, soll die Haftungsregelung auf alle Arten von Beförderungen ausgedehnt werden.

4.4. **Künftige Maßnahmen**

Eine Haftungsregelung der Gemeinschaft für Reisende auf See, die alle oben genannten Kriterien erfüllt, würde dem derzeitigen Bedarf von Fahrgästen an Bord von Fähren und Kreuzfahrtschiffen entsprechen und für eine einheitliche Haftungsregelung in allen Mitgliedstaaten sorgen. Insgesamt würde eine solche Regelung viele der Kernelemente der im Flugverkehr geltenden Haftungsregelung umfassen, jedoch einige zusätzliche Vorteile für die

Reisenden bieten, da die Haftungsgrenzen für die verschuldensunabhängige Haftung höher lägen und die Anforderungen an die Versicherung erheblich umfangreicher wären. Vor allem würde die obligatorische Versicherung für alle Beförderer gelten, unabhängig davon, welche Flagge das Schiff führt, das einen Hafen der Gemeinschaft anläuft, oder wo es registriert ist. Die Kommission vertritt die Ansicht, dass eine solche Haftungsregelung für Beförderer von Reisenden auf See in der Gemeinschaft so schnell wie möglich eingeführt werden sollte.

Die Ausarbeitung eines Vorschlags für eine EU-weite Haftungsregelung für Reisende im Seeverkehr fällt zeitlich zusammen mit der Erarbeitung eines neuen Protokolls zum Athener Übereinkommen, das Ende 2002 angenommen werden soll. Ein Entwurf des Protokolls wurde vom Rechtsausschuss der IMO auf dessen 83. Tagung vom 8.-12. Oktober 2001 genehmigt und wird zur Annahme durch eine für Oktober-November 2002 vorgesehene Diplomatische Konferenz vorgelegt werden. Der Entwurf des Protokolls umfasst unter anderem Vorschriften in bezug auf eine obligatorische Versicherung für Beförderer von Reisenden und eine Regelung für die verschuldensunabhängige Haftung in Verbindung mit dem Recht der unmittelbaren Geltendmachung. Darüber hinaus ist die beträchtliche Anhebung der Haftungsgrenzen für Tod oder Körperverletzung von Reisenden aufgrund eines Schifffahrtsereignisses vorgesehen. Weiter wird die Möglichkeit für die Vertragsstaaten eingeführt, höhere Haftungsgrenzen für Ansprüche aufgrund von Tod oder Körperverletzung von Reisenden anzuwenden, sofern Fahrlässigkeit seitens des Beförderers vorliegt (wo bei Schifffahrtsereignissen die Beweislast zugunsten des Klägers umgekehrt würde). Hinsichtlich der Anwendung des Protokolls auf den Inlandverkehr, die im Wortlaut nicht ausdrücklich vorgesehen ist, sieht es so aus, dass die internationale Regelung solche ergänzenden Maßnahmen der Vertragsparteien nicht ausschließt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das neue Protokoll den vorstehend ausgeführten Bedenken wohl weitgehend Rechnung tragen würde, sofern die Haftungsgrenzen ausreichend hoch angesetzt werden. Vor allem würde, selbst wenn die Gesamt-Haftungsgrenze für Ansprüche aufgrund von Tod oder Körperverletzung nicht ausreichend hoch sind, das Protokoll in seiner jetzigen Form den Vertragsparteien noch immer die Möglichkeit einräumen, höhere Grenzen oder gar keine Grenzen anzuwenden. Um darauf hinzuwirken, dass sich möglichst viele Staaten der Haftungsregelung für Reisende anschließen, ist die Kommission daher der Meinung, dass sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Gemeinschaft als Ganzes Anstrengungen unternehmen sollten, damit das neue Protokoll zum Athener Übereinkommen so schnell wie möglich angenommen und in großem Maßstab in Kraft gesetzt wird.²¹

Das neue Protokoll zum Athener Übereinkommen erfüllt wohl die Voraussetzungen dafür, dass ihm die Gemeinschaft als Ganzes beitreten kann. Es ist erforderlich, dass sowohl die Gemeinschaft als auch die Mitgliedstaaten das neue Protokoll unterzeichnen, da die Gemeinschaft in bestimmten von diesem Protokoll geregelten Bereichen die alleinige Zuständigkeit besitzt,²² was sich aus der Verordnung Nr. 44/2001 über die gerichtliche

²¹ Voraussetzung für das Inkrafttreten des neuen Protokolls zum Athener Übereinkommen ist, dass eine bestimmte Anzahl von Staaten ihr Einverständnis erklären, sich daran zu binden. Wie viele Staaten erforderlich sind, um das Protokoll in Kraft zu setzen, wurde noch nicht festgelegt, im Falle des Athener Übereinkommens waren es zehn.

²² Die Artikel 10 und 11 des Protokollentwurfs, die die Artikel 17 beziehungsweise 17a des Athener Übereinkommens ersetzen beziehungsweise ändern, betreffen die zuständigen Gerichte und die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen, die dem Protokoll entsprechend erlassen wurden. Diese Bestimmungen berühren die Regel 44/2001.

Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen ergibt.²³

In welcher Form die Kommission ihren Vorschlag vorlegen wird, um eine Haftungsregelung für Reisende im Seeverkehr zu erreichen, die die vorstehend genannten Elemente enthält, steht noch nicht fest. Dies hängt vom Ergebnis der Diplomatischen Konferenz zum Athener Protokoll ab. Idealerweise könnte die Gemeinschaftsregelung im Rahmen der globalen Regelung angewendet werden und so Teil eines umfassenderen international harmonisierten Rechtsrahmens sein. Eine internationale Lösung hätte eine Reihe von Vorteilen, nicht zuletzt aus praktischer und verfahrenstechnischer Sicht, da die Ansprüche von Reisenden naturgemäß zu Rechtsstreitigkeiten führen, in die viele unterschiedliche Parteien und die Rechtssysteme vieler unterschiedlicher Staaten verstrickt sind. Gleichzeitig vertritt die Kommission jedoch in diesem Fall die Ansicht, dass eine zufriedenstellende regionale Lösung besser ist als eine unbefriedigende internationale. Sollte das Ergebnis der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Athener Protokolls grundsätzliche Mängel in bezug auf die in diesem Abschnitt aufgeführten Kernelemente aufweisen oder ihre Anwendung in anderer Weise behindern, wird die Kommission eine Gemeinschaftsregelung vorschlagen, die die erforderlichen Elemente enthält. Angesichts der Bedeutung dieser Frage, nämlich des angemessenen Schadensersatzes für Tod und Körperverletzung von Reisenden, hält die Kommission eine einschlägige Gemeinschaftsregelung für eine absolut gerechtfertigte und nötige Maßnahme, sofern das internationale Übereinkommen die erforderlichen Garantien nicht bieten kann.

²³

ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

2002/0074 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. Hintergrund

Aufgrund der besonderen Konstruktionsweise von Ro-Ro-Fahrgastschiffen ist ihre Stabilität nach Beschädigungen infolge einer Kollision von erstrangiger Bedeutung für ihre Überlebensfähigkeit. Allgemein gilt, dass mögliche Evakuierungs- bzw. Such- und Rettungsoperationen umso erfolgreicher sein können, je länger ein schwer beschädigtes Schiff flott bleibt. In dieser Hinsicht beeinflussen die für die Stabilität dieser Schiffe geltenden Anforderungen unmittelbar die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung. Diese Erwägungen gewinnen noch an Gewicht angesichts der sprunghaft zunehmenden Größe von Ro-Ro-Schiffen, die die Häfen der Gemeinschaft bedienen, und der zunehmenden Zahl von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern, die sie befördern.

Praxis und Forschung haben gezeigt, dass das größte Gefahrenmoment für ein Ro-Ro-Schiff mit geschlossenem Ro-Ro-Deck die Wirkung einer erheblichen Ansammlung von Wasser auf dem Deck ist. Bei Anwendung geeigneter technischer Normen kann ein Schiff jedoch auch dann noch flott bleiben, wenn eine gewisse Wassermenge auf das Ro-Ro-Deck (das Fahrzeugdeck) gelangt ist. Forschungen haben eindeutig ergeben, dass der Restfreibord des Schiffes und die Wellenhöhe in einem bestimmten Seegebiet erheblich die Wassermenge beeinflussen, die sich nach einem Kollisionsschaden ansammeln kann.

Auf internationaler Ebene wurde die Stabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation behandelt; insbesondere auf der Grundlage des SOLAS-90-Übereinkommens²⁴ und der EntschlieÙung A265 wurden dafür eigene Normen entwickelt. Diese Normen erfassen implizit die Wirkung von Wasser, das auf das Ro-Ro-Deck gelangt, bei einem Seegang in der Größenordnung von 1,5 m kennzeichnender Wellenhöhe; der Zeitraum für ihre Einführung im Hinblick auf vorhandene Schiffe reicht vom 1. Oktober 1998 bis zum 1. Oktober 2010.

Im Anschluss an die Estonia-Katastrophe beschlossen acht europäische Staaten (Dänemark, Deutschland, Finnland, Irland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich) im Februar 1996, anspruchsvollere Normen für die Leckstabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorzuschreiben, als diejenigen in SOLAS 90. Diese neuen Normen wurden im Rahmen des Stockholmer Übereinkommens (SA) eingeführt, das die obengenannten acht Staaten untereinander schlossen. Die Stabilitätsanforderungen des Stockholmer Übereinkommens ergänzen die SOLAS-90-Norm, indem sie die Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Schiffen bei Seegängen zwischen 1,5 m und 4 m kennzeichnender Wellenhöhe erhöhen. Mit diesen technischen Verbesserungen wird insbesondere die Wahrscheinlichkeit berücksichtigt, dass sich Wasser auf dem Fahrzeugdeck bis zu einer Höhe von 0,5 m ansammelt. Das Stockholmer Übereinkommen legt einen Einführungszeitraum vom 1. April 1997 bis zum 1. Oktober 2002 fest.

Anlässlich der Annahme des Stockholmer Übereinkommens gab die Kommission unter Hinweis auf dessen regionale Anwendbarkeit ihre Absicht bekannt, die örtlich vorherrschenden Bedingungen, unter denen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe in allen europäischen

²⁴ Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der revidierten Fassung von 1990

Gewässern verkehren, und bei dieser Gelegenheit auch den Anwendungs- und Wirkungsgrad des Übereinkommens in der durch dieses erfassten Region zu untersuchen. Diese Erklärung schloss damit, dass die Kommission im Lichte dieser Untersuchung über weiteren Handlungsbedarf entscheiden werde.

Eine ähnliche Erklärung gab der Rat auf der 2074. Ratstagung vom 17. März 1998 ab, auf der die Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe²⁵ angenommen wurde. In dieser Erklärung wurde der Handlungsbedarf zur Gewährleistung gleicher Sicherheitsstandards für alle unter gleichartigen Bedingungen eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe durch einen Bezug sowohl auf die Ausland- als auch auf die Inlandfahrt präzisiert. Mit der Richtlinie 98/18/EG wurde die Anwendung der SOLAS-90-Stabilitätsnormen in der Inlandfahrt innerhalb der EU für neue Schiffe der Klassen A, B, C und D und vorhandene Schiffe der Klassen A und B²⁶ zwingend vorgeschrieben.

Nach dem letzten schweren Unfall eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs, der „Express Samina“ in Griechenland im September 2000, forderte das Europäische Parlament die Kommission auf, die Wirksamkeit des Stockholmer Übereinkommens und anderer Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Stabilität und Sicherheit von Fahrgastschiffen zu untersuchen²⁷.

Aus diesem Anlass und nach gründlicher Analyse des Stockholmer Übereinkommens nahm die Kommission dieses Thema in ihr Arbeitsprogramm für 2001 auf.

2. Die SOLAS-Stabilitätsanforderungen und das Stockholmer Übereinkommen

2.1. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat im Kontext des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) wiederholt die Frage der Stabilität von Fahrgastschiffen behandelt; die ersten Leckstabilitätsanforderungen wurden 1948 eingeführt und erfuhren 1960 und 1974 Verbesserungen. Der entscheidende Schritt in der Entwicklung von Stabilitätsnormen für Ro-Ro-Schiffe erfolgte 1990 mit der Einführung eines neuen Abschnitts²⁸ in das SOLAS-Übereinkommen. Diese Anforderungen (bekannt als SOLAS-90-Stabilitätsnorm) werden international akzeptiert und gelten für alle Fahrgastschiffe in der Auslandfahrt von und nach EU-Häfen sowie auch in der Inlandfahrt innerhalb von Mitgliedstaaten gemäß Richtlinie 98/18/EG. Die SOLAS-90-Norm impliziert die Wirkung von Wasser, das bei einem Seegang von 1,5 m kennzeichnender Wellenhöhe auf das Ro-Ro-Deck gelangt.

Die SOLAS-90-Anforderungen sind mit einem Einführungszeitraum für alle vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe verknüpft, dessen Daten sich entsprechend einer Kombination verschiedener Faktoren vom 1. Oktober 1998 bis zum 1. Oktober 2010 erstrecken²⁹.

²⁵ ABl. L 144 vom 15.05.1998, S. 1

²⁶ Diese Klassen sind gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates in Anlehnung an die Art des Seegebiets, in dem die Schiffe eingesetzt werden, definiert.

²⁷ Entschlüsse des EP B5-0783, 0787 und 0791/2000 vom 5. Oktober 2000

²⁸ SOLAS Kapitel II-1, Teil B.8 (Stabilität in beschädigtem Zustand).

²⁹ Diese Faktoren sind: der A/Amx-Wert des Schiffes, die Anzahl der beförderten Personen und sein Alter. (Das Berechnungsverfahren für A/Amx ist eine vereinfachte Fassung der auf Wahrscheinlichkeit beruhenden Leckstabilitätsrechnung für Schiffe, die die IMO als Mittel zum Vergleich der Überlebensfähigkeit eines Schiffes mit der eines anderen gewählt hat, um eine Rangfolge bei der Einführung festzulegen. Es handelt sich nicht um eine Überlebensnorm.)

- 2.2. Als Reaktion auf die Estonia-Katastrophe einigten sich acht europäische Staaten (Dänemark, Deutschland, Finnland, Irland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich) im Februar 1996 in Stockholm darauf, anspruchsvollere Normen für die Leckstabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen vorzuschreiben, als diejenigen, die erst wenige Jahre zuvor in SOLAS 90 durch die SOLAS-90-Norm der IMO festgelegt worden waren. Der für diese Initiative entscheidende Gedanke war, dass ein Schiff daraufhin konstruiert sein müsste, nicht zu kentern, selbst wenn eine gewisse Wassermenge bis zum Fahrzeug-(Ro-Ro)-Deck gelangt wäre.

Das Stockholmer Übereinkommen (SA) wurde in den Rahmen der IMO-EntschlieÙung 14 von der SOLAS-Konferenz 1995 eingebettet, die es den vertragschließenden Regierungen gestattet, ein solches Übereinkommen zu schließen, wenn sie der Auffassung sind, dass der vorherrschende Seegang und andere örtliche Bedingungen in einem bestimmten Seegebiet besondere Stabilitätsanforderungen notwendig machen. Es wurde der IMO am 1. April 1996 gemäß dem operativen Absatz 3 der EntschlieÙung 14 notifiziert und trat am 1. April 1997 seinem Artikel 10³⁰ gemäß in Kraft. Vereinfacht dargestellt sind die Normen des SA eine Ergänzung der SOLAS-90-Normen durch zusätzliche technische Anforderungen, mit denen ausdrücklich der Wahrscheinlichkeit von „Wasser auf dem Fahrzeugdeck“ entsprochen werden soll. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird entweder aufgrund im Übereinkommen definierter zahlenmäßiger Berechnungen oder in Modellversuchen nach dem Modelltestverfahren der SOLAS-95-EntschlieÙung 14 bemessen.

Im Sinne des Übereinkommens bestimmen der Restfreibord des Schiffes und die kennzeichnende Wellenhöhe (Hs) des Seegebiets, in dem ein Schiff verkehrt, den Wasserstand auf dem Fahrzeugdeck, der infolge einer unfallbedingten Beschädigung auftreten würde. Folglich sollte ein Schiff so konstruiert sein, dass die auf den Routen oder in den Seegebieten, die es befährt, vorherrschenden kennzeichnenden Wellenhöhen aushält. Unter Berücksichtigung der oben angeführten Parameter ergibt die Anwendung der SA-Stabilitätsanforderungen, dass ein Schiff nicht kentert, selbst wenn das Ro-Ro-Deck bis zu einem Wasserstand von 0,5 m geflutet ist. Die im Stockholmer Übereinkommen enthaltenen Karten mit Angaben der Werte für die kennzeichnenden Wellenhöhen in den jeweiligen Fahrgebieten wurden von den vertragschließenden Regierungen definiert und beruhen auf statistischen Erhebungen im Jahreslauf.

Die besonderen Stabilitätsanforderungen des SA gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ohne Ansehen der Flagge, die in der Auslandsfahrt in Linienverkehren Fahrgäste zwischen bestimmten Häfen bzw. von oder nach bestimmten Häfen in einem von dem Übereinkommen erfassten Fahrtgebiet befördern. Für ihre Durchsetzung sieht das Übereinkommen einen Einführungszeitraum vom 1. April 1997 für Ro-Ro-Fahrgastschiffe mit den niedrigsten A/A_{\max} -Werten bis zum 1. Oktober 2002 für Schiffe, die die SOLAS-90-Stabilitätsnorm bereits erfüllen, vor.

³⁰ IMO-Rundschreiben Nr. 1891 vom 29. April 1996.

3. Die Haltung der EU gegenüber dem Stockholmer Übereinkommen

- 3.1. Zum Abschluss der Konferenz, auf der das Übereinkommen angenommen wurde, gaben die Dienststellen der Kommission eine Erklärung ab, mit der das abgeschlossene Übereinkommen zur Kenntnis genommen und die Meinung ausgedrückt wurde, dass das gleiche Sicherheitsniveau für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die unter gleichen Bedingungen verkehren, gelten sollte. Angesichts der Feststellung, dass das Übereinkommen in anderen Teilen der Europäischen Union nicht anwendbar ist, gab die Kommission ihre Absicht bekannt, die örtlich vorherrschenden Bedingungen, unter denen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe in allen europäischen Gewässern verkehren, zu untersuchen; diese Untersuchung würde auch Anwendungs- und Wirkungsgrad des Übereinkommens in der durch dieses erfassten Region einschließen. Die Erklärung schloss damit, dass die Kommission im Hinblick auf weiteren Handlungsbedarf eine Entscheidung treffen würde.

Diese Erklärung der Kommission wurde auf der 1907. Tagung des Rates am 11. März 1996, auf der die Verkehrsminister das Stockholmer Übereinkommen erörterten, bestätigt.

Der Rat einigte sich darauf, eine ähnliche Erklärung auf der 2074. Ratstagung vom 17. März 1998 einzubringen, auf der die Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe angenommen wurde. In dieser Erklärung wurde die Notwendigkeit, für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die unter gleichen Bedingungen betrieben werden, ein gleich hohes Sicherheitsniveau herzustellen, mit dem Verweis auf Ausland- und Inlandfahrt genauer bestimmt. Die Richtlinie 98/18/EG machte die Anwendung der SOLAS-90-Stabilitätsnormen in der EU-Inlandsfahrt für neue Schiffe der Klassen A, B, C und D und vorhandene Schiffe der Klassen A und B obligatorisch.

- 3.2. Zudem bestimmt Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) der Richtlinie 1999/35/EG über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, dass Ro-Ro-Fährrschiffe die regional geltenden besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen müssen, wenn sie in von solchen Regeln erfassten Regionen eingesetzt werden. Damit werden die Aufnahmestaaten verpflichtet, *„den auf Regionalebene festgelegten und im Einklang mit dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft in einzelstaatliches Recht umgesetzten besonderen Stabilitätsanforderungen zu entsprechen, wenn sie in diesem Gebiet in einem von diesen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften erfassten Verkehrsdienst eingesetzt werden, sofern diese Anforderungen nicht über die Anforderungen des Anhangs der Entschließung 14 (Stabilitätsanforderungen im Rahmen des Übereinkommens) der SOLAS-Konferenz von 1995 hinausgehen und dem Generalsekretär der IMO nach den Verfahren der Nummer 3 der genannten Entschließung mitgeteilt wurden.“*
- 3.3. Ihrer früheren Zusage entsprechend bestellte die Kommission eine Untersuchung zum Anwendungs- und Wirkungsgrad des Stockholmer Übereinkommens bezüglich besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und zu der Frage, ob es sinnvoll sei, den Anwendungsbereich auf die von ihm nicht erfassten europäischen Gewässer auszudehnen. Ferner wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen des

Stockholmer Übereinkommens analysiert und, wie das nächste Kapitel zeigt, für annehmbar befunden.

- 3.4. Das Europäische Parlament unterstrich in seiner Entschließung B5-0783, 0787 und 0791/2000 vom 5. Oktober 2000 als Reaktion auf den Unfall der „Express Samina“, dass es *„die Evaluierung der Wirksamkeit des Stockholmer Übereinkommens seitens der Kommission und andere Maßnahmen zur Verbesserung der Stabilität und Sicherheit von Fahrgastschiffen“* erwartete.
- 3.5. Aufgrund der seitens der Kommission durchgeführten Evaluierung, die sich auf die Befragung interessierter Gruppen und Beiträge aus verschiedenen Quellen wie auch die Ergebnisse der obengenannten Untersuchung stützt, geht man davon aus, dass eine Rechtssetzungsinitiative in dem durch das Stockholmer Übereinkommen erfassten Bereich gerechtfertigt ist.

BEGRÜNDUNG FÜR DEN VORSCHLAG EINER GEMEINSCHAFTSINITIATIVE

Forschungen im Anschluss an die Unfälle der Herald of Free Enterprise und der Estonia ergaben, dass das höchste Stabilitätsrisiko für ein Ro-Ro-Schiff mit geschlossenem Ro-Ro-Deck durch den Staueffekt erheblicher Wassermengen auf diesem Deck verursacht wird.

Die gegenwärtig für Ro-Ro-Fahrgastschiffe geltenden Leckstabilitätsanforderungen der IMO (SOLAS 90), die kraft der Richtlinie 98/18/EC auch auf EU-Inlandsverkehre anwendbar sind, implizieren die Wirkung von Wasser, das bei einem Seegang von 1,5 m kennzeichnender Wellenhöhe auf das Ro-Ro-Deck gelangt. Die im Stockholmer Übereinkommen festgelegten Leckstabilitätsanforderungen steigern die Überlebensfähigkeit der Schiffe bei schwererem Seegang, da sie die SOLAS-Anforderungen zur Berücksichtigung der Wirkung von Wasser, das sich infolge eines Lecks stauen könnte, ergänzen.

Die Kommission hat erklärt, dass sie die Anwendung dieser besonderen Stabilitätsanforderungen nach Untersuchung der örtlichen Bedingungen in südeuropäischen Gewässern für die gesamte EU vorschlagen könnte. Wenngleich das Sachverständigengutachten der Kommission besagt, dass andere sicherheitsrelevante Bedingungen (wie Sicht oder Wassertemperaturen) in südeuropäischen Gewässern allgemein weniger schwerwiegend sein mögen, so sind doch die Werte der kennzeichnenden Wellenhöhen vergleichbar oder sogar höher als diejenigen in der Ostsee und die Wellen in südeuropäischen Gewässern bekanntermaßen steiler.

Die Analyse zeigt, dass die Einführung des SA im Norden Europas ohne besondere Schwierigkeiten für die Branche oder die an dem Übereinkommen beteiligten Regierungen erfolgte. In einer Stichprobe bei 82 Schiffen von 140, die das Übereinkommen zu befolgen hatten, hatten 36 % der Schiffe keinerlei Nachrüstung erfahren. Zudem waren 69 % der gesamten 140 Schiffe für weniger als 1 Million EURO nachgerüstet worden. Die geschätzten Gesamtkosten der Nachrüstung betragen ungefähr 85 Mio. EURO. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der größte Teil dieser Kosten aus der beschleunigten Erfüllung der SOLAS-90-Normen (ein notwendiger Schritt vor der Erfüllung des Stockholmer Übereinkommens) und nicht der Erfüllung des Übereinkommens selbst erwächst.

Die zu der Untersuchung gehörende wirtschaftliche Analyse ergibt, dass unter Berücksichtigung eines gewöhnlichen kennzeichnenden Wellenhöhenwerts von ungefähr 2,5 m in den südeuropäischen Gewässern die Umbaukosten für die südeuropäische Flotte zur Erfüllung der SA-Anforderungen annähernd die gleichen sein dürften wie zur Erfüllung der Anforderungen der SOLAS-90-Norm der zwei Abteilungen³¹. Da die gänzliche Erfüllung der SOLAS-Regeln nach dem Zeitplan der IMO (Auslandfahrt) und nach Richtlinie 98/18/EG (Inlandfahrt) für das Jahr 2010 vorgegeben ist, sollte die Branche bereits geplant haben, in den kommenden Jahren in die Nachrüstung der betroffenen Schiffe zu investieren. Aus der Untersuchung geht hervor, dass 264 in der Ausland- wie in der Inlandfahrt eingesetzte Schiffe von der SOLAS-Nachrüstung betroffen werden und die Kosten der Erfüllung der Anforderungen zwischen 106 und 250 Millionen EURO liegen (diese Zahlen berücksichtigen nicht die mögliche Außerdienststellung alter Ro-Ro-Schiffe). Wie bereits erwähnt, werden die bei der Erfüllung der im Stockholmer Übereinkommen festgelegten besonderen Stabilitätsanforderungen anfallenden Kosten diejenigen einer Erfüllung der SOLAS-Anforderungen nicht ins Unbezahlbare steigern.

³¹ Die Norm der zwei Abteilungen von SOLAS 90 besagt, dass ein Schiff ohne zu Kentern überleben kann, wenn zwei Hauptabteilungen infolge von Beschädigung überflutet werden.

Daher ergibt sich das Bild, dass die Anwendung der SA-Stabilitätsanforderungen auf südeuropäische Ro-Ro-Fahrgastschiffe einheitliche Stabilitätsanforderungen und ein höheres Niveau der Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen in der gesamten EU bietet, ohne den finanziellen Aufwand für den betroffenen Teil der Branche, die ohnehin die SOLAS-90-Norm erfüllen muss, wesentlich zu steigern.

Im Lichte des Obengesagten ist die Kommission der Meinung, dass die Nord-Süd-Aufteilung im Hinblick auf die Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Schiffe in beschädigtem Zustand (Normen des Stockholmer Übereinkommens im Norden und SOLAS-90-Normen im Süden) weder durch Sicherheitsparameter noch mit technisch-wirtschaftlichen Gründen zu rechtfertigen ist.

Eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates, mit der besondere Stabilitätsnormen, wie im Stockholmer Übereinkommen bestimmt, für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe vorgeschrieben werden, die EU-Häfen in der Auslandsfahrt anlaufen, ist der richtige Weg. Zu beachten ist auch, dass neu gebaute Fährschiffe für den Einsatz in Nord- wie in Südeuropa allgemein die zuvor erwähnten verschärften Stabilitätsnormen erfüllen. Die Nachrüstung vorhandener Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in Südeuropa eingesetzt werden, erfordert einen Übergangszeitraum, wie dies auch bei der Einführung der Normen des Stockholmer Übereinkommens für die in Nordeuropa eingesetzte Flotte der Fall war.

Zur Berücksichtigung der Tatsache, dass die Einsatzbedingungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in der Inlandsfahrt in den Mitgliedstaaten denen in der Auslandsfahrt oft vergleichbar sind, enthält der Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates diesbezüglich spezifische Vorschriften. Es werden für in der Inlandsfahrt eingesetzte Ro-Ro-Schiffe dieselben oder gleichwertige Stabilitätsnormen wie diejenigen für in der Auslandsfahrt eingesetzte Ro-Ro-Schiffe eingeführt.

INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Die vorgeschlagene Richtlinie soll die besonderen Stabilitätsanforderungen des Stockholmer Übereinkommens für die gesamte EU einführen und damit alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die EU-Häfen im Rahmen der Auslandfahrt anlaufen, erfassen.

Die besonderen Stabilitätsanforderungen stellen gegenüber der bestehenden internationalen IMO-Norm (SOLAS 90) eine Ergänzung dar und werden bereits von 7 nördlichen EU-Mitgliedstaaten angewendet, die Vertragsparteien des im Rahmen der IMO-Entscheidung 14 von der SOLAS-Konferenz 1995 geschlossenen Stockholmer Übereinkommens sind. Diese Richtlinie wird die Einheitlichkeit der Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe herstellen, die unter denselben Bedingungen verkehren, und ein unter den Voraussetzungen der IMO geschlossenes regionales Übereinkommen auf Ebene der EU einführen.

Der wichtigste Vorteil der vorgeschlagenen Stabilitätsanforderungen ist ihr Beitrag zur verbesserten Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Anschluss an einen Kollisionsschaden und die direkte Verknüpfung der anwendbaren Norm mit dem jeweiligen Einsatz der Schiffe. Die Anforderungen wurden anhand der Werte der kennzeichnenden Wellenhöhe aufgestellt, die in den von dem Schiff befahrenen Seegebieten auftreten. Unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen des Schiffes gewährleisten die besonderen Stabilitätsanforderungen die Stabilität des Schiffes in beschädigtem Zustand mit einem Wasserstand von 0,5 m auf seinem Ro-Ro-Deck.

Im Hinblick auf die baulichen Veränderungen, die an den vorhandenen Schiffen möglicherweise vorgenommen werden müssen, damit sie die neuen Stabilitätsanforderungen erfüllen, sieht die Richtlinie einen Einführungszeitraum vor, der die Erfüllungstermine für die SOLAS-90-Norm berücksichtigt.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

Zweck dieser Richtlinie ist die Schaffung eines einheitlichen Niveaus bei den besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, mit dem die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Falle von Kollisionsschäden verbessert und die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung erhöht wird. Angesichts der Tatsache, dass 7 nördliche EU-Mitgliedstaaten diese besonderen Stabilitätsanforderungen vermittels eines regionalen Übereinkommens bereits anwenden, wird die vorgeschlagene Richtlinie die Einführung dieses regionalen Übereinkommens auf Gemeinschaftsebene und seine Ausdehnung auf südeuropäische Gewässer und die Atlantikküste bewirken.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält die Bestimmungen der in der Richtlinie verwendeten Schlüsselbegriffe und beruht auf den Begriffsbestimmungen des IMO-SOLAS-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) sowie vorhandenen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere der Richtlinie 98/18/EG vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

Artikel 3

Artikel 3 bestimmt den Anwendungsbereich der Richtlinie. Diese gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats regelmäßig bedienen, ohne Ansehen ihrer Flagge, sofern sie in der Auslandfahrt eingesetzt werden.

Artikel 4

Dieser Artikel besagt, dass der Wert der kennzeichnenden Wellenhöhen bei Anwendung der besondere Stabilitätsnorm zur Festlegung des Wasserstands auf dem Fahrzeugdeck eingesetzt wird.

Artikel 5

Dieser Artikel besagt, dass die Mitgliedstaaten im Lichte von Artikel 4 die Seegebiete in ihren Hoheitsgewässern sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern abgrenzen müssen, in denen Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die Gemeinschaftshäfen bedienen, verkehren.

Diese kennzeichnenden Wellenhöhen werden der Kommission notifiziert und durch die zuständigen Seeverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 6

Dieser Artikel stellt die Verknüpfung mit den in Anhang 1 der Richtlinie aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen her. Diese Anforderungen gelten zusätzlich zu den Anforderungen der SOLAS-Regel II-1/8 über die Stabilität in beschädigtem Zustand.

Die besonderen Stabilitätsanforderungen stellen daher eine Ergänzung der SOLAS-90-Stabilitätsnorm dar und berücksichtigen insbesondere die Wirkung von Wasser, dass sich infolge eines Lecks auf dem Ro-Ro-Deck stauen könnte, um so das Schiff in die Lage zu versetzen, schwererem Seegang als 1,5 m kennzeichnende Wellenhöhe standzuhalten.

Die mit dieser Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen beruhen auf einer mathematischen Formel, mit der der Wasserstand auf dem Ro-Ro-Deck infolge eines Kollisionsschadens in Abhängigkeit von zwei Grundparametern errechnet wird: dem Restfreibord des Schiffes und der kennzeichnenden Wellenhöhe in dem Seegebiet, wo das Schiff betrieben wird.

Dieser Artikel bezieht sich ferner auf die Leitlinien an die Mitgliedstaaten zur Anwendung der in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen, welche in Anlage II der Richtlinie dargestellt werden. Diese Leitlinien wurden im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation von den Regierungen Dänemarks, Finnland, Schwedens und des Vereinigten Königreichs auf der 40. Tagung des IMO-Unterausschusses für Stabilität und Ladelinien sowie die Sicherheit von Fischereifahrzeugen am 5. Juli 1996 vorgelegt.

Artikel 7

Artikel 7 besagt, dass neue Schiffe die besonderen Stabilitätsanforderungen vom 1. Oktober 2004 an erfüllen müssen, während ein Einführungszeitraum für die Erfüllung der Anforderungen durch vorhandene Schiffe angesetzt wird. Solch ein Zeitraum wurde im Hinblick auf baulichen Veränderungen für notwendig gehalten, welche vorhandene Schiffe zusätzlich zu Umbauten aufgrund der SOLAS-90-Anforderungen vornehmen lassen müssen. Eine Abschlussfrist für die Erfüllung der Anforderungen wurde auf den 1. Oktober 2010

festgelegt. Dieser Zeitplan berücksichtigt, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe die SOLAS-Stabilitätsnormen bis zum 1. Oktober 2005 erfüllen müssen und die letzte Frist für die Erfüllung der Normen nach SOLAS auch am 1. Oktober 2010 verstreicht.

Artikel 8

Artikel 8 bezieht sich auf die Konformitätsbescheinigung, die allen Schiffen, die vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie erfasst werden, von der Verwaltung ihres Flaggenstaats ausgestellt werden muss. Durch einen Mitgliedstaat ausgestellte Konformitätsbescheinigungen werden von allen Mitgliedstaaten anerkannt. Jeder Mitgliedstaat, der in seiner Eigenschaft als Aufnahmestaat tätig wird, muss die von einem Nicht-Mitgliedstaat ausgestellte Bescheinigung anerkennen, mit der bestätigt wird, dass das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen dieser Richtlinie erfüllt.

Artikel 9

Die Bestimmungen dieses Artikels lassen die besondere Behandlung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zu, die saisonal beschränkt in einem Gebiet verkehren, in dem die kennzeichnende Wellenhöhe während dieser Jahreszeit einen geringeren Wert aufweist als für den Ganzjahresbetrieb in dem selben Gebiet. In solchen Fällen werden die durch diese Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen anhand der von den Mitgliedstaaten zu bestimmenden jahreszeitlichen Werte der kennzeichnenden Wellenhöhen festgelegt. Solcher Saisonbetrieb kann Betreibern, die in der Hochsaison zusätzliche Schiffe einsetzen wollen, Flexibilität verschaffen und den Fahrgästen zusätzliche Möglichkeiten bieten, ohne die vorgesehene Sicherheitsnorm in irgendeiner Weise zu senken.

Artikel 10 & 11

Artikel 10 bezieht sich auf die mögliche Anpassung der Anhänge zu der Richtlinie im Lichte des technischen Fortschritts, der gewonnenen Erfahrungen oder ordnungspolitischer Entwicklungen auf internationaler (IMO)-Ebene. Wie aus in Artikel 11 hervorgeht, wird die Kommission in solchen Fällen von dem laut Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EG³² eingesetzten Ausschuss unterstützt.

Artikel 12

Diesem Artikel zufolge schaffen die Mitgliedstaaten ein System von Abschreckungsmaßnahmen bzw. Bußen für den Verstoß gegen die in Umsetzung dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Rechtsbestimmungen. Angesichts des komplexen technischen Charakters der eingeführten Normen wird von den Mitgliedstaaten besondere Wachsamkeit bei deren Umsetzung gefordert.

Artikel 13

Dieser Artikel legt die Abschlussfrist für die Umsetzung der Richtlinie in die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten auf den 1. Januar 2004 fest.

³² Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern.

Artikel 14

Keine Bemerkungen

Artikel 15

Keine Bemerkungen

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, besonders Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission³³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik müssen weitergehende Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr zu verbessern.
- (2) Die Gemeinschaft will mit allen geeigneten Mitteln vermeiden, dass sich Unfälle mit Ro-Ro-Fahrgastschiffen ereignen, die zum Verlust von Menschenleben führen.
- (3) Die Überlebensfähigkeit eines Ro-Ro-Schiffs nach einem Kollisionsschaden, die durch die Leckstabilitätsnorm bestimmt wird, ist ein entscheidender Faktor für die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung und von besonderer Bedeutung für Such- und Rettungseinsätze; das gefährlichste Problem für die Stabilität eines Ro-Ro-Schiffs mit geschlossenem Ro-Ro-Deck nach einem Kollisionsschaden entsteht durch die Stauwirkung erheblicher Wassermengen auf diesem Deck.
- (4) In der ganzen Gemeinschaft haben die Nutzer von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und die an Bord solcher Schiffe beschäftigten Besatzungsmitglieder das Recht, unabhängig von dem Seegebiet, in dem das Schiff verkehrt, das gleiche hohe Sicherheitsniveau zu verlangen.

³³ ABl. C , , S. .

³⁴ ABl. C , , S. .

³⁵ ABl. C , , S. .

- (5) Angesichts der Binnenmarktdimension der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr ist ein Handeln auf Gemeinschaftsebene die wirksamste Vorgehensweise, um einen gemeinsamen Mindestanspruch an das Sicherheitsniveau von Schiffen überall in der Gemeinschaft einzuführen.
- (6) Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist die beste Art der harmonisierten Durchsetzung von im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vereinbarten Grundsätzen bei gleichzeitiger Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen unter den Betreibern von Ro-Ro-Fahrgastschiffen in der Europäischen Gemeinschaft.
- (7) Allgemeine Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand wurden auf internationaler Ebene durch die SOLAS-Konferenz von 1990 verabschiedet und in Kapitel II-1, Teil B8 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen (SOLAS-90-Norm); diese Anforderungen gelten in der gesamten Gemeinschaft aufgrund der direkten Anwendung des SOLAS-Übereinkommens in der Auslandfahrt und der Anwendung von Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe³⁶ auf Inlandsfahrten.
- (8) Die Leckstabilitätsnorm von SOLAS 90 schließt implizit die Wirkung von Wasser ein, das bei einem Seegang in der Größenordnung von 1,5 m kennzeichnender Wellenhöhe auf das Ro-Ro-Deck gelangt.
- (9) Die IMO-Entschließung 14 der SOLAS-Konferenz von 1995 gestattete es den Mitgliedern der IMO, regionale Übereinkommen zu schließen, wenn sie der Einschätzung sind, dass der vorherrschende Seegang und andere örtliche Bedingungen in einem bestimmten Seegebiet besondere Stabilitätsanforderungen notwendig machten.
- (10) Acht nordeuropäische Länder, darunter sieben EG-Mitgliedstaaten, einigten sich in Stockholm am 28. Februar 1996 auf die Einführung einer höheren Stabilitätsnorm für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand, 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 kennzeichnender Wellenhöhen zu überstehen.
- (11) Im Rahmen dieses Übereinkommens, das unter der Bezeichnung Stockholmer Übereinkommen bekannt ist, wird die besondere Stabilitätsnorm direkt mit dem Seegebiet, in dem das Schiff verkehrt, und insbesondere mit der für dieses Fahrtgebiet verzeichneten kennzeichnenden Wellenhöhe in Beziehung gesetzt; die kennzeichnende Wellenhöhe des Fahrtgebiets, in dem das Schiff verkehrt, ist entscheidend für den Wasserstand auf dem Fahrzeugdeck, der nach einer unfallbedingten Beschädigung auftreten würde.
- (12) Zum Abschluss der Konferenz, auf der das Stockholmer Übereinkommen angenommen wurde, stellte die Kommission fest, dass dieses in anderen Teilen der Gemeinschaft nicht anwendbar ist, und kündigte ihre Absicht an, die vorherrschenden

³⁶ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1

örtlichen Bedingungen, unter denen Ro-Ro-Fahrgastschiffe in allen europäischen Gewässern verkehren, zu untersuchen sowie geeignete Initiativen zu ergreifen.

- (13) Der Rat ließ in das Protokoll der 2074. Ratstagung vom 17. März 1998 eine Erklärung aufnehmen, in der die Notwendigkeit betont wurde, für alle Fahrgastfährschiffe, die unter gleichartigen Bedingungen in der Ausland- wie auch Inlandfahrt eingesetzt werden, das gleiche Sicherheitsniveau zu gewährleisten.
- (14) Als Reaktion auf den Unfall der „Express Samina“ verabschiedete das Europäische Parlament am 5. Oktober 2000 seine Entschlüsse B5-0783, 0787 und 0791/2000, in denen es ausdrücklich feststellte, dass es die Evaluierung der Wirksamkeit des Stockholmer Übereinkommens seitens der Kommission und andere Maßnahmen zur Verbesserung der Stabilität und Sicherheit von Fahrgastschiffen erwartete.
- (15) Im Ergebnis eines Sachverständigengutachtens durch die Kommission wurden die Wellenhöhenbedingungen in südeuropäischen Gewässern als denen im Norden vergleichbar befunden; die Wetterbedingungen mögen zwar im Süden allgemein günstiger sein, doch die im Kontext des Stockholmer Übereinkommens bestimmte Stabilitätsnorm beruht allein auf dem Parameter „signifikante Wellenhöhe“ und der Weise, wie er die Stauung von Wasser auf dem Ro-Ro-Deck beeinflusst.
- (16) Die Anwendung gemeinschaftlicher Sicherheitsnormen für die Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe ist für die Sicherheit dieser Schiffe entscheidend und im Rahmen der Gemeinschaftsbestimmungen zur Sicherheit im Seeverkehr unabdingbar.
- (17) Um die Sicherheit zu verbessern und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten die gemeinsamen Sicherheitsnormen im Hinblick auf die Stabilität für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten, unabhängig davon, unter welcher Flagge sie fahren, sofern sie im Liniendienst von und nach Häfen der Mitgliedstaaten in der Auslandfahrt betrieben werden.
- (18) Die Schiffssicherheit liegt in erster Linie in der Zuständigkeit der Flaggenstaaten; daher sollte jeder Mitgliedstaat gewährleisten, dass die an Ro-Ro-Fahrgastschiffe unter seiner Flagge zu stellenden Sicherheitsanforderungen eingehalten werden.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten auch in ihrer Eigenschaft als Aufnahmestaaten angesprochen werden; bei den in dieser Eigenschaft von ihnen wahrgenommenen Zuständigkeiten handelt es sich um besondere Zuständigkeiten der Hafenstaaten, die vollkommen mit dem UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 (UNCLOS) übereinstimmen.
- (20) Die durch diese Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen sollten auf einer Berechnungsmethode für den Wasserstand auf dem Ro-Ro-Deck nach einem Kollisionsschaden in Bezug auf zwei Parameter beruhen: dem Restfreibord des Schiffes und der kennzeichnenden Wellenhöhe in dem Seegebiet, wo das Schiff eingesetzt wird.
- (21) Die Mitgliedstaaten sollten die kennzeichnenden Wellenhöhen in ihren Hoheitsgewässern ermitteln und veröffentlichen; für internationale Routen sollten die kennzeichnenden Wellenhöhen im Benehmen mit den Staaten an Ausgangs- und

Endpunkt der Route festgestellt werden; in denselben Seegebieten können auch kennzeichnende Wellenhöhen für den Saisonbetrieb festgelegt werden.

- (22) Jedes Ro-Ro-Fahrgastschiff, das auf vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie erfassten Fahrten betrieben wird, sollte die Stabilitätsanforderungen in Bezug auf die für sein Fahrtgebiet festgelegten kennzeichnenden Wellenhöhen einhalten; es sollte eine von dem Mitgliedstaat, unter dessen Flagge er fährt, ausgestellte Konformitätsbescheinigung mitführen, die von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden sollte.
- (23) Die SOLAS-90-Stabilitätsnormen für Schiffe, die in Seegebieten mit kennzeichnenden Wellenhöhen bis zu 1,5 m verkehren, ein den durch diese Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (24) Mit Rücksicht auf die baulichen Veränderungen, denen sich vorhandene Schiffe möglicherweise unterziehen müssen, um die besonderen Stabilitätsanforderungen zu erfüllen, sollten diese Anforderungen im Verlaufe mehrerer Jahre eingeführt werden, damit die betroffenen Teile der Branche ausreichend Zeit zu ihrer Erfüllung bekommen; zu diesem Zweck sollte ein Einführungszeitplan für neue und vorhandene Schiffe festgelegt werden
- (25) Da die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³⁷ sind, sollten sie im Wege des Regelungsverfahrens nach Artikel 5 dieses Beschlusses erlassen werden
- (26) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahmen, nämlich der Schutz von Menschenleben auf See durch Verbesserung der Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Schiffen im Falle eines Lecks, von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft gemäß dem Subsidiaritätsprinzip laut Artikel 5 EG-Vertrag Maßnahmen ergreifen. Gemäß dem in diesem Artikel angesprochenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Zweck

Zweck dieser Richtlinie ist die Festlegung eines einheitlichen Niveaus besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, wodurch die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Falle von Kollisionsschäden verbessert und die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung erhöht wird.

³⁷ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet

- a) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein im Seeverkehr eingesetztes Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
- b) „neues Schiff“ ein Schiff, das am oder nach dem 1. Oktober 2004 auf Kiel gelegt ist oder sich in einer ähnlichen Bauphase befindet. Eine ähnliche Bauphase bedeutet, dass:
 - i) der für ein bestimmtes Schiff erkennbare Bau begonnen hat und
 - ii) die Montage von mindestens 50 Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- c) „ein vorhandenes Schiff“ ein Schiff, das kein neues Schiff ist;
- d) „ein Fahrgast“ jede Person mit Ausnahme des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind;
- e) „internationale Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (das SOLAS-Übereinkommen von 1974), und das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 sowie die dazu gehörigen am Tage der Verabschiedung dieser Richtlinie gültigen Protokolle und Änderungen;
- f) „Linienverkehr“ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, und zwar:
 - i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- g) „Stockholmer Übereinkommen“ das in Stockholm am 27. und 28. Februar 1996 geschlossene Übereinkommen aufgrund der von der SOLAS-95-Konferenz am 29. November 1995 angenommenen Entschließung 14 unter dem Titel „Regionale Übereinkommen zu besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe“;
- h) „Verwaltung des Flaggenstaats“ die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff zu führen berechtigt ist;
- i) „Aufnahmestaat“ einen Mitgliedstaat, nach oder von dessen Häfen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff im Linienverkehr eingesetzt wird;
- j) „Auslandfahrt“ eine Fahrt über See von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt;

- k) „besondere Stabilitätsanforderungen“ die in Anhang I aufgeführten Stabilitätsanforderungen;
- l) „Kennzeichnende Wellenhöhe“ oder (Hs) ist die durchschnittliche Höhe des höchsten Drittels der über einen gegebenen Zeitraum hinweg beobachteten Wellenhöhen ;
- m) „Restfreibord“ der Mindestabstand zwischen dem beschädigten Ro-Ro-Deck und der Wasserlinie an der beschädigten Stelle ungeachtet der zusätzlichen Wirkung des sich auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck stauenden Wassers.

Artikel 3 Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, unabhängig von deren Flagge, die in der Auslandsfahrt im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden.
2. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet in seiner Eigenschaft als Aufnahmestaat, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die unter der Flagge eines Nicht-Mitgliedstaats fahren, die Anforderungen dieser Richtlinie vollständig erfüllen, bevor sie zu Fahrten von oder nach Häfen dieses Mitgliedstaats eingesetzt werden, unter Einhaltung der Bestimmungen von Artikel 4 der Richtlinie 1999/35/EG.

Artikel 4 Kennzeichnende Wellenhöhen

1. Die kennzeichnenden Wellenhöhen (Hs) werden für die Bestimmung des Wasserstands auf dem Fahrzeugdeck bei Anwendung der in Anlage I enthaltenen besondere Stabilitätsnorm zugrunde gelegt. Für die kennzeichnenden Wellenhöhen gelten diejenigen Werte, die mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 % im Jahr nicht überschritten werden.

Artikel 5 Seegebiete

1. Die Mitgliedstaaten erstellen spätestens bis sechs Monate vor dem in Artikel 13 genannten Termin eine Liste der Seegebiete in ihren Hoheitsgewässern und der entsprechenden Werte für die kennzeichnenden Wellenhöhen.
2. Die Seegebiete und die für sie geltenden Werte der kennzeichnenden Wellenhöhe werden durch Vereinbarungen zwischen dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten und den Drittländern an den jeweiligen Endpunkten der Strecke festgelegt. Wo die Route des Schiffes mehr als ein Seegebiet kreuzt, muss das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen für den höchsten für dieses Gebiet festgelegten Wert der kennzeichnenden Wellenhöhen erfüllen.
3. Diese Liste wird der Kommission notifiziert und in einer über die Internetseite der zuständigen Seeschiffverkehrsbehörde verfügbaren Datei veröffentlicht. Der Standort dieser Informationen sowie alle Aktualisierungen der Liste und die Gründe solcher Aktualisierungen werden der Kommission ebenfalls notifiziert.

Artikel 6
Besondere Stabilitätsanforderungen

1. Unbeschadet der Anforderungen der Regel II-1/8 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) über wasserdichte Unterteilung und Stabilität in beschädigtem Zustand müssen alle in Artikel 3 Absatz 1 genannten Ro-Ro-Fahrgastschiffe die in Anlage I dieser Richtlinie aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen.
2. Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in Seegebieten betrieben werden, deren kennzeichnende Wellenhöhe 1,5 m oder weniger beträgt, gilt die Erfüllung der Anforderungen von Regel II-1/8 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) als der Erfüllung der in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen gleichwertig.
3. Bei der Anwendung der in Anlage I aufgeführten Anforderungen bedienen sich die Mitgliedstaaten den in Anlage II aufgeführten Leitlinien, soweit dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffes vereinbar ist.

Artikel 7
Einführung der besonderen Stabilitätsanforderungen

1. Neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe müssen die in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen.
2. Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe müssen die in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen spätestens bis zum 1. Oktober 2010 erfüllen.

Artikel 8
Bescheinigungen

1. Alle neuen und vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats müssen eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der in Artikel 6 und Anlage I niedergelegten besonderen Stabilitätsanforderungen mitführen.

Diese Bescheinigung muss von der Verwaltung des Flaggenstaats ausgestellt sein und gibt die kennzeichnende Wellenhöhe an, bis zu der das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllt, sowie das Seegebiet, für welches die Bescheinigung ursprünglich ausgestellt wurde.

Diese Bescheinigung gilt, solange das Schiff in demselben oder in einem anderen Seegebiet eingesetzt wird, in dem der gleiche Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe verzeichnet wurde.

2. Jeder Mitgliedstaat erkennt in seiner Eigenschaft als Aufnahmestaat die von einem anderen Mitgliedstaat aufgrund dieser Richtlinie ausgestellte Bescheinigung an.
3. Jeder Mitgliedstaat erkennt in seiner Eigenschaft als Aufnahmestaat die von einem Nicht-Mitgliedstaat ausgestellte Bescheinigung an, mit der bescheinigt wird, dass ein Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllt.

Artikel 9
Jahreszeitlicher Betrieb

1. Wünscht ein Schifffahrtsunternehmen, welches das ganze Jahr über einen regelmäßigen und planmäßigen Liniendienst betreibt, während einer kürzeren Zeit zusätzliche Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf dieser Linie einzusetzen, so meldet es dies der zuständigen Behörde des Aufnahmestaats oder der Aufnahmestaaten spätestens drei Monate, bevor die besagten zusätzlichen Schiffe in diesem Liniendienst eingesetzt werden.
2. Wo ein solcher jahreszeitlicher Betrieb unter Bedingungen geringerer kennzeichnender Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb erfolgt, kann der jahreszeitliche Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe von der zuständigen Behörde eingesetzt werden, um in Anwendung der in Anlage I enthaltenen besonderen Stabilitätsnorm den Wasserstand zu bestimmen. Die Mitgliedstaaten und Drittländer beziehungsweise Mitgliedstaaten an beiden Endpunkten der Strecke vereinbaren den anzuwendenden jahreszeitlichen Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe.
3. Nach Genehmigung des jahreszeitlichen Betriebs im Sinne von Absatz 1 durch die zuständige Behörde des Aufnahmestaats oder der Aufnahmestaaten, muss das Ro-Ro-Fahrgastschiff, das diesen Verkehr durchführt, eine Konformitätsbescheinigung entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie, wie in Artikel 8 Absatz 1 festgelegt, mitführen.

Artikel 10
Anpassungen

Um Entwicklungen auf internationaler Ebene und insbesondere in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) Rechnung zu tragen oder die Wirksamkeit dieser Richtlinie im Lichte gewonnener Erfahrungen und des technischen Fortschritts zu steigern, können die Anhänge nach dem in Artikel 11 Absatz 2 angegebenen Verfahren geändert werden.

Artikel 11
Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG³⁸ eingesetzten, aus Vertretern der Mitgliedstaaten gebildeten und von einem Vertreter der Kommission geleiteten Ausschuss unterstützt
2. Bei Bezugnahme auf diesen Absatz kommt das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Einhaltung der Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 dieses Beschlusses zur Anwendung.
3. Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum beträgt acht Wochen.

³⁸ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19

*Artikel 12
Sanktionen*

Die Mitgliedstaaten führen Bestimmungen über Sanktionen bei Verstößen gegen die in Umsetzung dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen ein und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass diese umgesetzt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

*Artikel 13
Umsetzung*

Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens zum 1. Januar 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei ihrer amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 14
Inkrafttreten*

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

*Artikel 15
Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANLAGE I
BESONDERE STABILITÄTSANFORDERUNGEN FÜR RO-RO-FAHRGASTSCHIFFE

Entsprechend Verweis in Artikel 6

1. Zusätzlich zu den Anforderungen der Regel II-1/B/8 des SOLAS-Übereinkommens (Sicherheit von Menschenleben auf See) bezüglich wasserdichter Unterteilung und Stabilität in beschädigtem Zustand müssen alle in Artikel 3 Absatz 1 genannten Ro-Ro-Fahrgastschiffe die Anforderungen dieses Anhangs erfüllen.
 - 1.1 Die Bestimmungen der Regel II-1/8.2.3 sind einzuhalten, wenn die Wirkung einer gedachten Wassermenge zugrundegelegt wird, von der angenommen wird, dass sie sich auf dem ersten als beschädigt angenommenen Deck oberhalb der Konstruktionswasserlinie des Ro-Ro-Laderaums oder Sonderraums entsprechend Regel II-2/3 (im Folgenden als „beschädigtes Ro-Ro-Deck“ bezeichnet) angesammelt hat. Die übrigen Anforderungen von Regel II-1/B/8 brauchen bei der Anwendung der in diesem Anhang enthaltenen Stabilitätsnorm nicht eingehalten zu werden. Die Menge des als angesammelt angenommenen Wassers wird berechnet auf der Grundlage eines Wasserspiegels mit einer konstanten Höhe:
 - (a) über dem niedrigsten Punkt von Seite Deck der beschädigten Abteilung des Ro-Ro-Decks oder
 - (b) wenn Seite Deck im Bereich der beschädigten Abteilung unter Wasser kommt, so wird der Berechnung eine konstante Höhe über der Glattwasserlinie bei allen Krängungs- und Trimmwinkeln zugrunde gelegt,

und zwar wie folgt:

0,5 m, wenn der Restfreibord (F_T) 0,3 m oder weniger beträgt;

0,0 m wenn der Restfreibord (F_T) 2,0 m oder mehr beträgt, und

Zwischenwerte sind durch geradliniges Mitteln zu bestimmen, wenn der Restfreibord (F_T) 0,3 m oder mehr, aber weniger als 2,0 m beträgt;

Hierbei ist der Restfreibord (F_T) der geringste Abstand zwischen dem beschädigten Ro-Ro-Deck und der tatsächlichen Wasserlinie an der Schadenstelle im betrachteten Leckfall ohne Berücksichtigung der Wirkung der auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck als angesammelt angenommenen Wassermenge;

- 1.2. ist ein Hochleistungsentwässerungssystem eingebaut, so kann die Verwaltung des Flaggenstaats eine Verringerung der Höhe des Wasserspiegels zulassen.
- 1.3 Für Schiffe, die in einem geographisch bestimmten begrenzten Gebiet verkehren, kann die Verwaltung des Flaggenstaats die nach Absatz 1.1 festgelegte Höhe des Wasserspiegels verringern, indem sie die Höhe des Wasserspiegels durch folgendes ersetzt:

- 1.3.1 0,0 m, wenn die für das betreffende Gebiet geltende kennzeichnende Wellenhöhe (H_S) 1,5 m oder weniger beträgt;
- 1.3.2 den nach Absatz 1.1 bestimmten Wert, wenn die für das betreffende Gebiet geltende kennzeichnende Wellenhöhe (H_S) 4,0 m oder mehr beträgt;
- 1.3.3 Zwischenwerte, die durch geradliniges Mitteln zu bestimmen sind, wenn die für das betreffende Gebiet geltende kennzeichnende Wellenhöhe (H_S) 1,5 m oder mehr, aber weniger als 4,0 m beträgt;
 - allerdings müssen die folgenden Bedingungen erfüllt werden:
- 1.3.4 die Verwaltung des Flaggenstaats hat sich davon überzeugt, dass das bestimmte Gebiete durch die kennzeichnende Wellenhöhe (H_S) dargestellt wird, die nicht mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 % überschritten wird;
- 1.3.5 das Einsatzgebiet und gegebenenfalls die Jahreszeit, für die ein bestimmter Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe (H_S) festgelegt wurde, werden in die Bescheinigungen eingetragen;
- 1.4 die Verwaltung des Flaggenstaats kann statt der Vorschriften des Absatzes 1.1 oder 1.3 die Anwendung der Vorschriften des Absatzes 1.1 oder 1.3 ausnehmen und den Nachweis durch Modellversuche gelten lassen, die für das jeweilige Schiff nach der in Anhang 1 dargestellten Modellversuchsmethode durchgeführt werden, woraus hervorgeht, dass das Schiff unter Berücksichtigung der in SOLAS-Regel II-1/8.4 beschriebenen Leckgröße an der nach Absatz 1.1, berücksichtigten ungünstigsten Stelle bei unregelmäßigem Seegang nicht kentert, und
- 1.5 der Hinweis auf die Anerkennung der Ergebnisse des Modellversuchs als gleichwertig mit der Erfüllung des Absatzes 1.1 oder 1.3 und der Wert der in den Modellversuchen zugrundegelegten kennzeichnenden Wellenhöhe (H_S) werden in der Bescheinigung vermerkt;
- 1.6 die dem Kapitän nach den SOLAS-Regeln II-1/8.7.1 und II-1/8.7.2 übermittelte Information, die in Übereinstimmung mit den Regeln II-1/8.2.3 bis II-1/8.2.3.4 erstellt wurde, wird auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die nach diesen Vorschriften zugelassen sind, unverändert angewendet.
- 2. Zur Einschätzung der Wirkung der auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck nach Absatz 1 als angesammelt angenommenen Wassermenge sind folgende Bestimmungen ausschlaggebend:
 - 2.1 ein Quer- oder Längsschott gilt als unbeschädigt, wenn alle seine Teile innenbords senkrechter Ebenen auf beiden Seiten des Schiffes liegen, die ein Fünftel der nach Regel II-1/2 bestimmten Breite des Schiffes von der Außenhaut entfernt sind, gemessen in Höhe der obersten Schottenladelinie rechtwinklig zur Mitschiffslinie.
 - 2.2 Wird der Rumpf des Schiffes baulich teilweise verbreitert, damit der dieser Regel entspricht, so ist die daraus entstandene Erhöhung des Wertes von einem Fünftel der Breite durchgehend zu benutzen; sie ist aber nicht maßgeblich für die Lage

vorhandener Schottdurchlässe, Rohrleitungssysteme usw., die vor der Verbreiterung zulässig waren.

- 2.3 Die Dichtigkeit von Quer- und Längsschotten, die als wirksam in Betracht gezogen werden, um das in der betreffenden Abteilung auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck als angesammelt angenommene Wasser zu begrenzen, muss dem Entwässerungssystem entsprechen und dem hydrostatischen Druck entsprechend den Ergebnissen der Leckrechnung standhalten. Diese Schotte müssen mindestens 2,2 m hoch sein. Bei einem Schiff mit Hängedecks für Autos darf die Mindesthöhe des Schotts nicht geringer sein als die Höhe bis zur Unterseite des Hängedecks in seiner ausgefahrenen Stellung.
- 2.4 Für besondere Anordnungen wie z.B. über die ganze Schiffsbreite reichende Hängedecks und breite Schächte können auf der Grundlage ausführlicher Modellversuche andere Schotthöhen anerkannt werden.
- 2.5 Die Wirkung der Menge des als angesammelt angenommenen Seewassers braucht bei solchen Abteilungen des beschädigten Ro-Ro-Decks nicht berücksichtigt zu werden, die an jeder Seite des Decks in gleichmäßigen Abständen entlang der Seite der Abteilung Wasserpforten haben, welche folgenden Vorschriften genügen:
 - 2.5.1 $A \geq 0,3 l$
hierbei ist A = die Gesamtfläche der Wasserpforten auf jeder Seite des Decks in m^2 und l = die Länge der Abteilung in m;
 - 2.5.2 das Schiff muss im ungünstigsten Schadensfall einen Restfreibord von mindestens 1,0 m aufweisen, wobei die Wirkung der angenommenen Wassermenge auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck unberücksichtigt bleibt;
 - 2.5.3 diese Wasserpforten müssen innerhalb einer Höhe von 0,6 m über dem beschädigten Ro-Ro-Deck angeordnet sein, und ihre Unterkante muss innerhalb von 2 cm über dem beschädigten Ro-Ro-Deck liegen;
 - 2.5.4 diese Wasserpforten müssen mit Verschlussvorrichtungen oder Klappen versehen sein, die verhindern, dass Wasser von außen in das Ro-Ro-Deck eindringt, aber zulassen, dass Wasser, das sich auf dem Ro-Ro-Deck angesammelt hat, abläuft;
- 2.6 wird ein Schott über dem Ro-Ro-Deck als beschädigt angenommen, so werden die beiden an das Schott angrenzenden Abteilungen als bis zu der in den Absätzen 1.1 oder 1.3 berechneten Höhe des Wasserspiegels überflutet angenommen.
3. Zur Bestimmung der kennzeichnende Wellenhöhe sind die angegebenen Wellenhöhen auf den von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 dieser Richtlinie erstellten Karten oder Listen von Seegebieten anzuwenden.
 - 3.1 Für Schiffe, die nur während einer kürzeren Zeit des Jahres eingesetzt werden sollen, entscheidet die Verwaltung des AufnahmeStaats im Benehmen mit dem anderen Staat, dessen Hafen von dem Schiff angelaufen wird, welche kennzeichnende Wellenhöhe anzuwenden ist.
4. Modellversuche sind gemäß Anhang 1 durchzuführen.

Anhang

Modellversuchsmethode

1. Ziele

Durch die in Absatz 1.4 der in Anlage I aufgeführten Stabilitätsanforderungen vorgesehenen Versuche soll das Schiff die Fähigkeit nachweisen, einem im untenstehenden Absatz 3 vorgegebenen Seegang im ungünstigsten Leckfall standzuhalten.

2. Schiffmodell

2.1 Das Modell sollte sowohl in der äußeren Form als auch in der inneren Anordnung das zu untersuchende Schiff wiedergeben, insbesondere alle beschädigten Räume, die sich auf den Flutungsvorgang und die Wasserübernahme auswirken. Die Beschädigung soll in Übereinstimmung mit Absatz 2.3.2 der Regel II-1/8 des Übereinkommens zur Sicherheit von Menschenleben auf See (SOLAS 90) den ungünstigsten Leckfall darstellen. Ein zusätzlicher Versuch mit einem Leck in Mitte Schiff auf ebenem Kiel ist erforderlich, wenn der ungünstigste Leckfall nach SOLAS 90 außerhalb des Bereichs von $\pm 10\%$ Lpp von Mitte Schiff liegt. Dieser zusätzliche Versuch ist nur erforderlich, wenn die Ro-Ro-Laderäume als beschädigt angenommen werden.

2.2 Das Modell soll folgendem genügen:

2.2.1 Die Länge zwischen den Loten (Lpp) muss mindestens 3 m betragen.

2.2.2 Die Außenhaut muss in den Bereichen dünn genug sein, in denen diese Eigenschaft das Ergebnis beeinflusst.

2.2.3 Das Bewegungsverhalten des Modells soll dem des tatsächlichen Schiffes entsprechen, wobei insbesondere die Skalierung der Trägheitsradien für Schlinger- und Stampfbewegungen zu beachten ist. Tiefgang, Trimm, Krängung und Schwerpunkt sollten den ungünstigsten Leckfall darstellen.

2.2.4 Die wichtigsten Konstruktionselemente wie wasserdichte Schotte, Entlüftungen usw. über und unter dem Schottendeck, die zu einer asymmetrischen Flutung führen können, sollten soweit praktisch möglich der tatsächlichen Situation nachgebildet sein.

2.2.5 Die äußere Form der Beschädigung muss wie folgt aussehen:

2.2.5.1 eine rechteckige Seitenansicht mit einer Breite entsprechend Regel II-1/8.4.1 des Übereinkommens zur Sicherheit von Menschenleben auf See und unbegrenzter Höhe;

2.2.5.2 die Ansicht eines gleichschenkligen Dreiecks in der horizontalen Ebene mit einer Höhe gleich $B/5$ entsprechend Regel II-1/8.4.1 des Übereinkommens zur Sicherheit von Menschenleben auf See.

3. Versuchsdurchführung

3.1 Das Modell sollte einem langkämmigen, unregelmäßigen Seegang nach dem JONSWAP-Spektrum ausgesetzt werden, wobei die kennzeichnende Wellenhöhe H_s nach

Absatz 1.3 der Stabilitätsanforderungen bestimmt ist und der Überhöhungsfaktor γ und die Modellperiode T_p wie folgt gewählt sind:

$$3.1.1 \quad T_p = 4\sqrt{H_S} \quad \text{mit } \gamma = 3.3;$$

3.1.2 T_p gleich der Rollresonanzperiode für das beschädigte Schiff ohne Wasser an Deck bei dem betreffenden Ladungszustand, jedoch nicht höher als $6\sqrt{H_S}$ und mit $\gamma = 1$.

3.2 Das Modell sollte frei driftend sein und quer zur See (90° Kurs) liegen, wobei die Lecköffnung auf die anrollenden Wellen gerichtet ist. Das Modell darf nicht so geführt werden, dass es einem Kentern standhält. Schwimmt das Schiff in beschädigtem Zustand aufrecht, so ist eine statische Krängung von 1° zur beschädigten Seite einzustellen.

3.3 Es sind mindestens 5 (fünf) Versuche je Modellperiode durchzuführen. Die Dauer eines Versuchs muss so bemessen sein, dass sich ein stationärer Zustand einstellt; sie soll jedoch nicht kürzer als 30 Minuten Realzeit sein. Für jeden Versuch soll eine andere Ausführung des Wellenzugs verwendet werden.

3.4 Führt keiner der Versuche zu einer endgültigen Neigung in Richtung Lecköffnung, so sind die Versuche mit 5 weiteren Testläufen für jedes der beiden bestimmten Seegangsspektren zu wiederholen, oder ersatzweise ist das Modell mit einer zusätzlichen 1° -Vorkrängung zur Lecköffnung hin in zwei Testläufen für jedes der beiden Seegangsspektren zu prüfen. Diese dienen dem Zweck, auf bestmögliche Weise die Überlebensfähigkeit gegen Kentern in beiden Richtungen darzustellen.

3.5 Die Versuche sind für folgende Leckfälle durchzuführen:

3.5.1 den ungünstigsten Leckfall in der Fläche unter den Hebelarmen entsprechend dem Übereinkommen zur Sicherheit von Menschenleben auf See und

3.5.2 den ungünstigsten Leckfall mittschiffs im Hinblick auf den Restfreibord im Mittschiffsbereich, sofern Absatz 2.1 dies vorschreibt.

4. Überlebenskriterien

Das Schiff sollte als sicher angesehen werden, wenn sich ein stationärer Zustand für die Testläufe nach Absatz 3.3 einstellt, wobei Rollwinkel von mehr als 30° gegen die senkrechte Achse, die häufiger als in 20 v.H. der Rollperioden auftreten, oder eine gleichbleibende Krängung von mehr als 20° als Kenterfälle anzusehen sind, auch wenn ein stationärer Zustand eingetreten ist.

5. Anerkennung der Versuche

5.1 Die Verwaltung des Aufnahmestaats ist dafür zuständig, das Modellversuchsprogramm im voraus zu genehmigen. Es sollte auch bedacht werden, dass geringfügige Lecks den ungünstigsten Unfall nach sich ziehen können.

5.2 Über die Versuche sind ein Bericht und Videoaufnahmen oder andere Bildaufzeichnungen anzufertigen, in denen alle wichtigen Angaben zu dem Schiff und den Versuchsergebnissen enthalten sind.

ANLAGE II
HINWEISENDE LEITLINIEN FÜR DIE EINZELSTAATLICHEN
VERWALTUNGEN

(wie in Artikel 6 Absatz 3 erwähnt)

TEIL I

Anwendung

Im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 6 Absatz 3, sind diese Leitlinien von den innerstaatlichen Verwaltungen der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen zu nutzen, sofern dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffes vereinbar ist. Die untenstehenden Absatznummern entsprechen denen in Anlage I.

Absatz 1

Als erstes müssen alle in Artikel 3 Absatz 1 genannten Ro-Ro-Fahrgastschiffe die „SOLAS-90“-Norm für die Reststabilität erfüllen, die für alle nach dem 29. April 1990 gebauten Fahrgastschiffe gilt. Durch die Anwendung dieser Vorschrift wird der für die in Absatz 1.1 vorgeschriebenen Berechnungen erforderliche Restfreibord f definiert.

Absatz 1.1

1. Dieser Absatz behandelt die angenommene Wassermenge, die auf dem Schotten-(Ro-Ro)Deck gestaut ist. Es wird angenommen, dass das Wasser durch eine Lecköffnung auf das Deck gelangt ist. Diesem Absatz zufolge muss das Schiff zusätzlich zur Erfüllung sämtlicher SOLAS-90-Anforderungen weiter die in den Absätzen 2.3 bis 2.3.4 der Regel 8 des Kapitels II-1 Teil B von SOLAS enthaltenen SOLAS-90-Kriterien mit der Definition der Wassermenge auf dem Deck erfüllen. Für diese Berechnung brauchen keine weiteren Anforderungen der Regel 8 von Kapitel II-1 berücksichtigt zu werden. Das Schiff muss für diese Berechnung beispielsweise nicht die Anforderungen im Hinblick auf die Gleichgewichtsschwimmlage oder das Nicht-Eintauchen der Tauchgrenze erfüllen.
2. Das gestaute Wasser wird als eine flüssige Ladung mit einer gemeinsamen Oberfläche innerhalb aller als geflutet angenommenen Abteilungen auf dem Fahrzeugdeck addiert. Die Höhe (H_w) des Wassers auf dem Deck hängt vom Restfreibord (F_r) nach der Beschädigung ab und wird im Bereich des Lecks gemessen (**siehe Abb. 1**). Der Restfreibord ist die Mindestentfernung zwischen dem beschädigten Ro-Ro-Deck und der endgültigen Wasserlinie (nach Maßnahmen zum Krängungsausgleich, falls solche getroffen wurden) im Bereich der angenommenen Beschädigung nach Prüfung aller möglichen Schadensszenarien zur Feststellung der Erfüllung von SOLAS 90 gemäß Absatz 1 von Anlage I. Die Wirkung der hypothetischen Wassermenge, von der angenommen wird, dass sie sich auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck staut, ist zur Berechnung von F_r nicht zu berücksichtigen.
3. Beträgt F_r 2,0 m oder mehr, wird kein Wasser als auf dem Ro-Ro-Deck gestaut angenommen. Beträgt F_r 0,3 m oder weniger, wird die Höhe H_w mit 0,5 m angenommen. Zwischenwerte sind durch geradliniges Mitteln zu bestimmen (**siehe Abb. 2**).

Absatz 1.2

Mittel zum Lenzen des Wassers können nur dann als wirksam gelten, wenn sie die Kapazität haben, den Stau großer Wassermengen d.h. vieler Tausend Tonnen pro Stunde auf dem Deck zu verhindern, was die Kapazität der zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Richtlinie installierten Anlagen bei weitem überschreitet. Solche hochwirksamen Lenzsysteme werden möglicherweise in der Zukunft entwickelt und zugelassen (und zwar aufgrund von Leitlinien, die die Internationale Seeschiffahrtsorganisation zu entwickeln hätte).

Absatz 1.3

1. Die Menge des auf dem Deck gestauten Wassers kann zusätzlich zu einer Kürzung nach Absatz 1.1 für den Betrieb in geographisch begrenzten Gebieten gekürzt werden. Diese Gebiete werden gemäß Artikel 5 im Zusammenhang mit der kennzeichnenden Wellenhöhe (H_s), die sie abgrenzt, bestimmt.
2. Beträgt die kennzeichnende Wellenhöhe (H_s), in dem betroffenen Bereich bis zu 1,5 m, so wird angenommen, dass sich kein zusätzliches Wasser auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck staut. Beträgt die kennzeichnende Wellenhöhe in dem betroffenen Bereich 4,0 m oder mehr, so wird für den angenommenen Stauwasserstand der nach Absatz 1.1 errechnete Wert eingesetzt. Zwischenwerte sind durch geradliniges Mitteln zu bestimmen (**siehe Abb. 3**).
3. Da die Höhe H_w konstant bleibt, ist die zusätzliche Wassermenge variabel, die vom Krängungswinkel bzw. davon abhängt, ob das Deck bei einem bestimmten Krängungswinkel überflutet wird oder nicht. (**siehe Abb. 4**). Für die angenommene Durchlässigkeit der Fahrzeugdeckräume ist 90 % einzusetzen (vergl. MSC/Rdschr. 649), wogegen die Durchlässigkeitswerte für weitere als geflutet angenommene Räume den in SOLAS genannten entsprechen.
4. Beziehen sich die Berechnungen zum Nachweis der Erfüllung der Richtlinie auf eine kennzeichnende Wellenhöhe von weniger als 4,0 m, so ist diese beschränkende kennzeichnende Wellenhöhe in das Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe des betreffenden Schiffes einzutragen.

Absatz 1.4 / 1.5

Als Alternative zur Erfüllung der neuen Stabilitätsanforderungen nach Absatz 1.1 oder 1.3 kann eine Verwaltung den entsprechenden Nachweis durch Modellversuche akzeptieren. Die Anforderungen für die Modellversuche sind im Anhang zu Anlage I ausführlich dargestellt. Teil II dieser Anlage enthält Leitlinien für die Modellverfahren.

Absatz 1.6.

Herkömmlich abgeleitete Einsatzbeschränkungskurven (KG oder GM) laut SOLAS 90 dürfen in Fällen, wo im Sinne der Richtlinie „Wasser auf Deck“ angenommen wird, nicht angewendet werden. Es kann erforderlich sein, revidierte Beschränkungskurven festzulegen, welche die Wirkung des zusätzlichen Wassers berücksichtigen. Hierzu müssen ausreichende Berechnungen angestellt werden, die einer angemessenen Anzahl von Betriebstiefgangs- und Trimmwerten entsprechen.

Anmerkung: Die revidierten KG/GM-Einsatzbeschränkungskurven können im Verfahren der schrittweise Näherung abgeleitet werden, wobei das sich aus den Leckstabilitätsberechnungen bei Wasser auf Deck ergebende GM-Übermaß zu der zur Bestimmung des Leckfreibords (F_T) eingesetzten Eingangs-KG, die für die Wassermengen auf dem Deck entscheidend ist, addiert (oder von der GM abgezogen) wird und dieser Prozess wiederholt wird, bis das GM-Übermaß vernachlässigt werden kann.

Hier wird vorausgesetzt, dass die Anwender eine solche schrittweise Näherung mit dem höchsten KG-Wert bzw. geringsten GM-Wert, der im Betrieb noch vertretbar wäre, beginnen und die sich daraus ergebende Anordnung von Deck und Schott so verändern, dass das aus den Leckstabilitätsberechnungen mit „Wasser auf Deck“ abgeleitete GM-Übermaß möglichst gering wird.

Absatz 2.1

Wie bei den herkömmlichen SOLAS-Leck-Anforderungen werden die Schotte innerhalb der B/5-Linie im Falle eines seitlichen Kollisionsschadens als intakt vorausgesetzt.

Absatz 2.2

Werden Seitenstummel angebaut, um diese Regel einzuhalten, und nimmt daraus folgend die Breite (B) des Schiffes und damit die Entfernung B/5 von Seite Schiff zu, so darf ein solcher Umbau nicht zu einer Verlagerung vorhandener Strukturen oder vorhandener Kanäle durch die Hauptkollisionsschotte unter dem Schottendeck führen. **(siehe Abb. 5)**

Absatz 2.3

1. Quer- oder Längsschotte bzw. -sperrern, die zur Eindämmung der Bewegungen des als auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck gestaut angenommenen Wassers eingebaut und berücksichtigt werden, brauchen nicht im strengen Sinne „wasserdicht“ zu sein. Geringe Leckbeträge sind zulässig in Abhängigkeit von der Kapazität der Lenzanlagen, einen Stau des Wassers auf „der anderen Seite“ des Schotts oder der Sperre zu verhindern. Wenn die Speigatten durch Verlust der positiven Differenz zwischen den Wasserständen funktionsuntüchtig werden, müssen andere passive Lenzmöglichkeiten geschaffen werden.
2. Die Höhe (B_h) der Quer- oder Längsschotte bzw. -sperrern darf nicht weniger als ($8 \times H_w$) in Metern betragen, wobei H_w die anhand von Restfreibord und kennzeichnender Wellenhöhe berechnete Höhe des gestauten Wassers ist (vergl. Absätze 1.1. und 1.3.). In keinem Fall darf die Höhe des Schotts/der Sperre weniger als den größten der folgenden Werte betragen:
 - a) 2,2 Meter oder
 - b) die Höhe zwischen dem Schottendeck und der tiefsten Stelle von Fahrzeugzwischen decks oder -hängedecks in ausgefahrener Stellung. Lücken zwischen der Oberkante des Schotts und der Unterseite der Beplattung müssen in geeigneter Weise in Längs- oder Querrichtung „eingeplattet“ werden. **(siehe Abb. 6).**

Schotten bzw. Sperrern von geringerer Höhe als oben angegeben, sind zulässig, wenn gemäß Teil II dieser Anlage Modellversuche durchgeführt werden, die bestätigen, dass die Alternativkonstruktion angemessene Überlebensnormen gewährleistet. Bei

der Festlegung der Höhe von Schott oder Sperre ist darauf zu achten, dass diese auch ausreicht, um zunehmende Überflutung innerhalb des vorgeschriebenen Stabilitätsbereichs zu verhindern. Dieser Bereich darf durch die Modellversuche nicht beeinträchtigt werden.

Anmerkung: Der Bereich kann auf 10 Grad verringert werden, sofern die entsprechende Fläche unter der Kurve zunimmt (vergl. MSC 64/22)

Absatz 2.5.1

Fläche „A“ bezieht sich auf ständige Öffnungen; die Option „Wasserpforten“ ist für solche Schiffe nicht geeignet, die nur mit dem Auftrieb des ganzen oder eines Teiles des Aufbaus die Kriterien erfüllen. Die Wasserpforten müssen Klappen aufweisen, die das Eindringen von Wasser verhindern, aber das Abfließen des Wassers ermöglichen.

Diese Klappen dürfen nicht von aktiven Betätigungshilfen abhängen. Sie müssen selbsttätig funktionieren und dürfen nachweislich den Abfluss nicht in erheblichem Maße behindern. Jede nennenswerte Verringerung der Wirkung muss durch den Einbau zusätzlicher Öffnungen ausgeglichen werden, so dass die erforderliche Fläche gegeben bleibt.

Absatz 2.5.2

Damit die Wasserpforten als wirksam angesehen werden, muss der Mindestabstand von der Unterkante der Wasserpforte bis zur Leckwasserlinie mindestens 1,0 m betragen. Bei der Berechnung des Mindestabstands ist die Wirkung von zusätzlichem Wasser auf dem Deck nicht zu berücksichtigen. **(siehe Abb. 7)**

Absatz 2.5.3

Wasserpforten müssen möglichst weit unten im seitlichen Schanzkleid oder der Rumpfbeplattung angeordnet sein. Die Unterkante der Wasserpfortenöffnung darf nicht höher als 2 cm über dem Schottendeck und die Oberkante der Öffnung nicht höher als 0,6 m sein. **(siehe Abb. 8)**

Anmerkung: Räume, die nach Absatz 2.5 mit Wasserpforten oder vergleichbaren Öffnungen versehen sind, dürfen nicht als intakte Räume in die Ableitungen der Intakt- und der Leckstabilitätskurven einbezogen werden.

Absatz 2.6

1. Das vorgeschriebene Ausmaß der Beschädigung gilt für die ganze Länge des Schiffes. In Abhängigkeit von der Unterteilungsnorm kann der Schaden entweder gar kein Schott oder nur ein Schott unter dem Schottendeck oder nur ein Schott über dem Schottendeck oder verschiedene Kombinationen davon betreffen.
2. Alle Quer- und Längsschotten bzw. -sperren, die die angenommene Stauwassermenge zurückhalten, müssen jederzeit in Position und gesichert sein, solange das Schiff auf See ist.
3. In Fällen, wo das Querschott bzw. die entsprechende Sperre beschädigt ist, muss das Stauwasser auf dem Deck auf beiden Seiten des beschädigten Schotts bzw. der beschädigten Sperre einen gemeinsamen Spiegel in der Höhe Hw aufweisen **(siehe Abb. 9)**.

TEIL II

MODELLVERSUCHE

Diese Leitlinien verfolgen den Zweck, die Einheitlichkeit der bei Bau und Prüfung des Modells wie auch bei Durchführung und Analyse der Versuche angewandten Methoden zu gewährleisten, wobei in Betracht gezogen wird, dass die vorhandenen Fazilitäten und die Kosten diese Einheitlichkeit in gewisser Weise beeinträchtigen werden.

Der Inhalt von Absatz 1 des Anhangs zu Anlage I wird aus sich selbst heraus deutlich.

Absatz 2 – Schiffmodell

2.1 Aus welchem Material das Modell angefertigt wird, ist an sich unerheblich, vorausgesetzt, dass das Modell sowohl in intaktem als auch in beschädigtem Zustand ausreichend starr ist, um zu gewährleisten, dass seine hydrostatischen Eigenschaften denen des eigentlichen Schiffs entsprechen und auch Verbiegungen des Rumpfes durch die Wirkung der Wellen zu vernachlässigen sind.

Zudem müssen die beschädigten Abteilungen so genau wie machbar modelliert werden, damit sichergestellt ist, dass die zutreffende Flutwassermenge dargestellt wird.

Da das Eindringen von Wasser (auch in kleinen Mengen) in die intakten Teile des Modells dessen Verhalten beeinflusst, sind Maßnahmen zu treffen, die dieses Eindringen verhindern.

2.2. Einzelheiten des Modells

.1 Da sich der Maßstab anerkanntermaßen auf das Versuchsverhalten des Modells auswirkt, muss sichergestellt sein, dass diese Auswirkungen so geringfügig wie praktisch durchführbar sind. Das Modell sollte möglichst groß sein, denn Einzelheiten von beschädigten Abteilungen lassen sich in großen Modellen leichter darstellen, und die Skaleneffekte sind so geringer. Daher wird für die Länge des Modells ein Maßstab von nicht weniger als 1:40 empfohlen. Auf jeden Fall ist vorgeschrieben, dass das Modell an der Schottenladelinie mindestens 3 Meter lang sein muss.

.2 a) Das Modell muss im Bereich der angenommenen Beschädigung so dünn wie irgend herstellbar sein, damit die Flutwassermenge und ihr Schwerpunkt angemessen wiedergegeben sind. Es wird zugestanden, dass der Modellrumpf und die primären und sekundären Unterteilungselemente im Bereich des Lecks nicht immer ausreichend detailliert gebaut werden können; aufgrund dieser baulichen Beschränkungen kann es unmöglich sein, die angenommene Durchlässigkeit des Raumes genau zu berechnen.

.2b) Dynamische Versuche haben ergeben, dass das vertikale Ausmaß des Modells die Ergebnisse beeinträchtigen kann. Daher ist vorgeschrieben, dass das Schiff bis zu mindestens drei Aufbaunormhöhen über dem Schottendeck (Freibord) modelliert ist, so dass sich die großen Wellen des Wellenzugs nicht über dem Modell brechen.

- .2c) Nicht nur die Tiefgänge im intakten Zustand müssen geprüft, sondern auch diejenigen des beschädigten Modells exakt gemessen werden, um die Korrelation mit den aus der Leckstabilitätsrechnung abgeleiteten Tiefgängen zu ermitteln. Nach Messung der Lecktiefgänge kann es nötig erscheinen, die Durchlässigkeit der intakten Abteilung entweder durch die Einführung intakter Volumina oder durch Addition von Gewichten anzupassen. Zudem muss der Schwerpunkt des Flutwassers exakt dargestellt werden. In diesem Fall sind alle Anpassungen mit entsprechenden Sicherheitsmargen vorzunehmen.
- .2d) Soll das Modell mit Sperren an Deck ausgestattet werden, und diese sind weniger hoch, als in Absatz 2.3 von Anlage I dieser Richtlinie vorgeschrieben, muss das Modell mit CCTV (Industriefernsehen) ausgestattet werden, damit jedes „Überschwappen“ und jeder Wasserstau im unbeschädigten Bereich des Decks überwacht werden kann. In diesem Fall gehört eine Videoaufzeichnung des entsprechenden Ereignisses zum Versuchsprotokoll.
- .3 Damit die Bewegungseigenschaften des Modells diejenigen des echten Schiffes wiedergeben, muss das Modell in intaktem Zustand sowohl gekrängt als auch gerollt werden, um so die intakte GM und die Massenverteilung zu prüfen.

Der Breitenträgheitsradius des echten Schiffes darf nicht größer als $0,4B$ und der Längenträgheitsradius nicht größer als $0,25L$ angenommen werden.

Die Querrollperiode des Modells wird wie folgt errechnet:

$$\frac{2\pi \times 0,4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

mit:

GM: metazentrische Höhe des echten (intakten) Schiffes

g: schwerkraftbedingte Beschleunigung

λ : Maßstab des Modells

B: Breite des echten Schiffes

Anmerkung

Krängen und Rollen des Schiffes in beschädigtem Zustand kann als Untersuchung zur Überprüfung der Reststabilitätskurve anerkannt werden; solche Versuche sind jedoch nicht an Stelle von Intaktversuchen zulässig.

Das beschädigte Modell muss trotzdem gerollt werden, um die Rollperiode für die Durchführung des Versuchs nach Absatz 3.1.2 zu ermitteln

- .4 Der Inhalt dieses Absatzes ist aus sich heraus verständlich. Es wird vorausgesetzt, dass die Lüfter der beschädigten Abteilung des echten Schiffes für ungehindertes Fluten und Bewegen des Flutwassers angemessen sind; verringert sich jedoch der Maßstab der Lüftungsanlagen, können unerwünschte Skaleneffekte eingetragen werden. Um sicherzugehen, dass diese nicht

auftreten, wird empfohlen, die Lüftungsanlagen in einem größeren Maßstab als dem des Modells zu konstruieren, wobei sicherzustellen ist, dass dies nicht den Wasserfluss auf dem Fahrzeugdeck beeinflusst.

- .5.2 Das gleichschenkelig dreieckige Profil des prismenförmigen Lecks entspricht der Ladewasserlinie.

Zudem muss, wenn Seitenverkleidungen von einer Breite unter $B/5$ angebracht sind, zur Vermeidung möglicher Skaleneffekte die Lecklänge im Bereich der Seitenverkleidungen mindestens 2 Meter betragen.

Absatz 3 – Versuchsverfahren

3.1 – Wellenspektren

Das JONSWAP-Spektrum ist deshalb zu verwenden, weil es bezüglich Fetch und Dauer begrenzte Seen beschreibt, die den meisten Seegangsbedingungen weltweit entsprechen. Hierbei ist nicht nur die Kampperiode sondern auch die Nullpunktperiode des Wellenzugs auf Korrektheit zu überprüfen.

- .1 Für eine Kampperiode von $4\sqrt{H_3}$ und bei einem gegebenen Verstärkungsfaktor von γ gleich 3,3 darf die Nullpunktperiode nicht größer werden als:

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

- .2 Die Nullpunktperiode bei einer Kampperiode gleich der Rollperiode des beschädigten Modells und bei einem gegebenen Faktor γ gleich 1 darf nicht größer werden als:

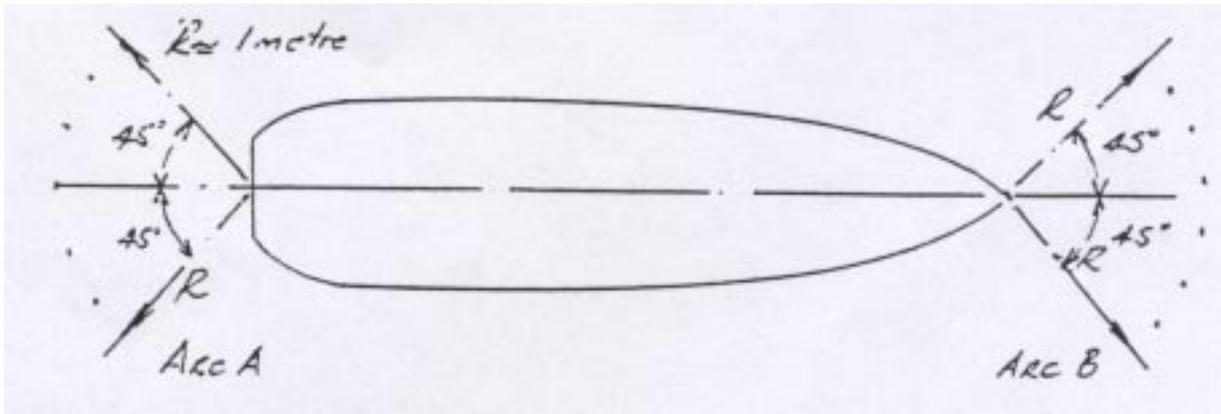
$$\{T_p/(1,3 \text{ to } 1,4)\} \pm 5\% ;$$

wobei, wenn die Rollperiode des beschädigten Modells größer als $6\sqrt{H_3}$ wird, die Kampperiode auf $6\sqrt{H_3}$ zu begrenzen ist.

Anmerkung

Es hat sich als unpraktisch erwiesen, für die Nullpunktperiode des Modells Wellenspektren entsprechend den nominalen Werten der mathematischen Formeln einzusetzen. Daher wurde eine Fehlermarge von 5 % zugelassen.

Für jeden Testlauf ist das Wellenspektrum aufzunehmen und zu dokumentieren. Die Messungen für diese Aufnahmen sind in unmittelbarer Nähe des Modells durchzuführen (aber nicht auf Leeseite) – siehe unten **Abb. a** – und gleichfalls in der Nähe der Wellenmaschine. Zudem ist das Modell so auszurüsten, dass seine Bewegungen (Rollen, Tauchen und Stampfen) sowie seine Lage (Krängung, Senkung und Trimm) während des ganzen Versuchs überwacht und aufgezeichnet werden.



Die Wellenmesssonde „nahe am Modell“ muss entweder auf Kreisbogen A oder auf Kreisbogen B platziert werden (**Figur a**).

3.2., 3.3., 3.4

Der Inhalt dieser Absätze erscheint aus sich selbst heraus verständlich.

3.5 – Simulierte Beschädigungen

Umfangreiche Forschungen zur Entwicklung geeigneter Kriterien haben eindeutig ergeben, dass zusätzlich zu den wichtigen Parametern GM und Freibord für die Überlebensfähigkeit von Fahrgastschiffen auch die Fläche unter der Reststabilitätskurve bis zum Winkel des größten GZ einen entscheidenden Faktor darstellt. Wird also der schwerste Schadensfall nach SOLAS für die Erfüllung der Anforderung in Absatz 3.5.1 gewählt, so muss der Fall angenommen werden, in dem die Fläche unter der Reststabilitätskurve bis zum Winkel des größten GZ am geringsten ist.

Paragraph 4 – Überlebenskriterien

Der Inhalt dieses Absatzes erscheint aus sich selbst heraus verständlich.

Paragraph 5 – Versuchsgenehmigung

Folgende Dokumente sind dem Bericht der Verwaltung beizufügen:

- (a) Leckstabilitätsrechnungen für das schwerste SOLAS- bzw. Mittschiffsleck (sofern unterschiedlich);
- (b) allgemeine Skizze der Modellanordnung mit Konstruktions- und Ausrüstungsdetails;
- (c) Berichte vom Krängungs- und Rollversuch;
- (d) Berechnungen der Rollperioden des echten Schiffs und des Modells und
- (e) nominale und gemessene Wellenspektren (jeweils nahe der Wellenmaschine und nahe am Modell)
- (f) repräsentative Aufzeichnungen der Bewegungen, Lage und Drift des Modells
- (g) maßgebliche Videoaufnahmen.

Anmerkung

Alle Versuche müssen von der Verwaltung bezeugt werden.

**Abbildungen laut Anlage II
(Hinweisende Leitlinien für die einzelstaatlichen Verwaltungen)**

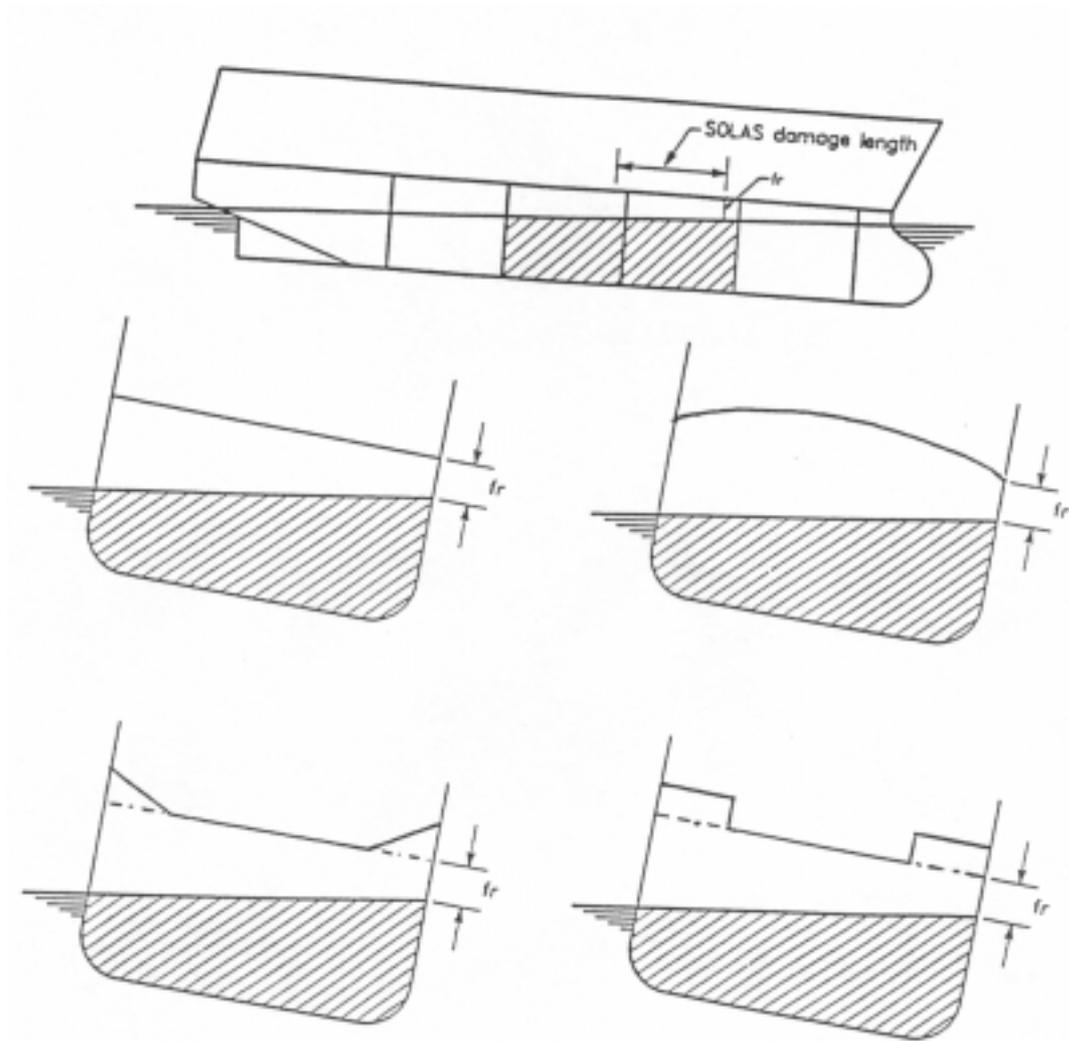
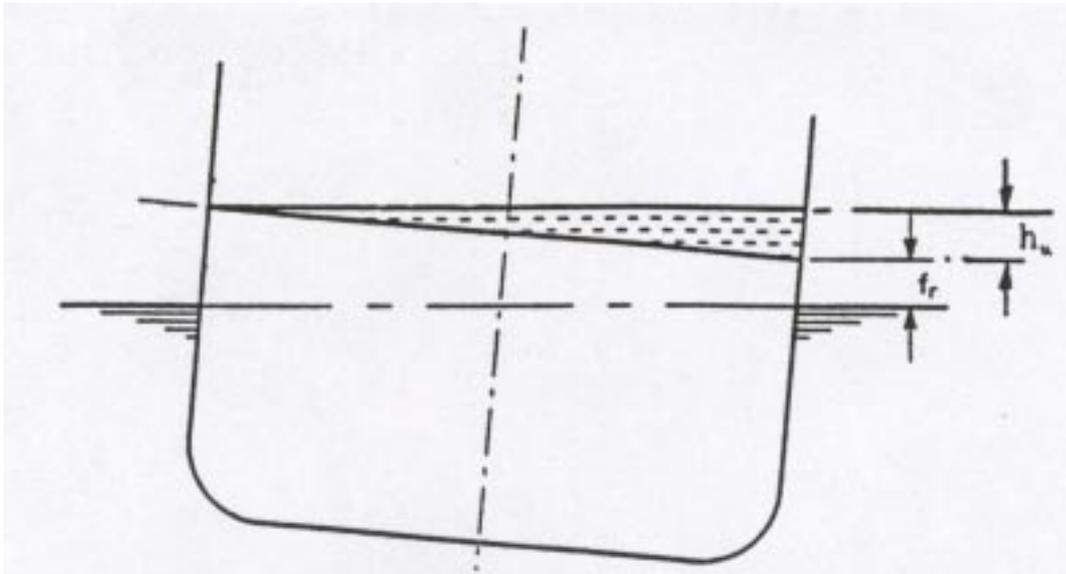


Abbildung 1

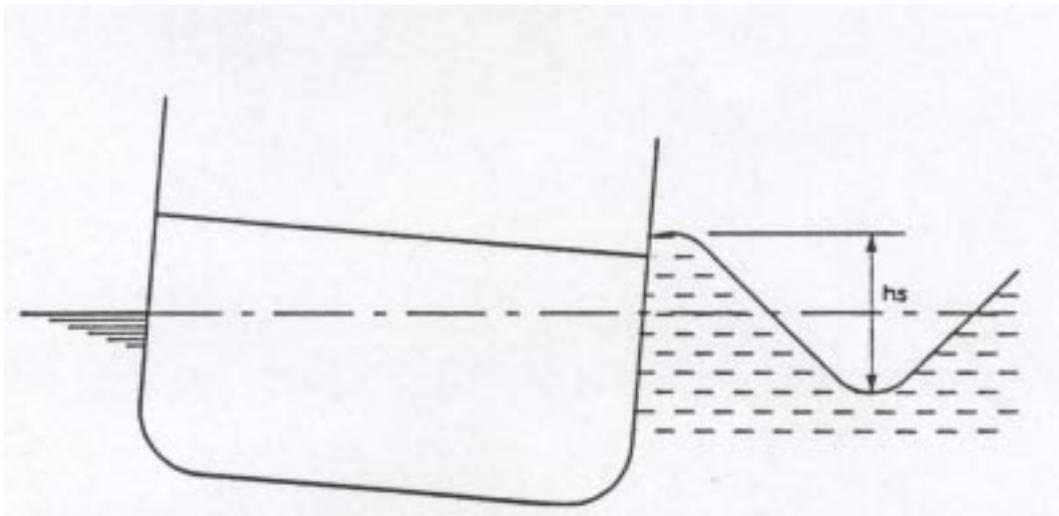
SOLAS damage length: laut SOLAS vorgeschriebene Länge des Lecks



1. Wenn $F_r \geq 2,0$ Meter, Wasserstand auf Deck (H_w) = 0,0 Meter

2. Wenn $F_r \leq 0,3$ Meter, Wasserstand auf Deck (H_w) = 0,5 Meter

Abbildung 2



1. Wenn $H_s \geq 4,0$ Meter, wird der Wasserstand auf Deck wie in Abb. 3 errechnet

2. Wenn $H_s \leq 1,5$ Meter, Wasserstand auf Deck (H_w) = 0,0 Meter

Beispiel:

Wenn $F_r = 1,15$ Meter und $H_s = 2,75$ Meter, beträgt die Höhe $H_w = 0,125$ Meter

Abbildung 3

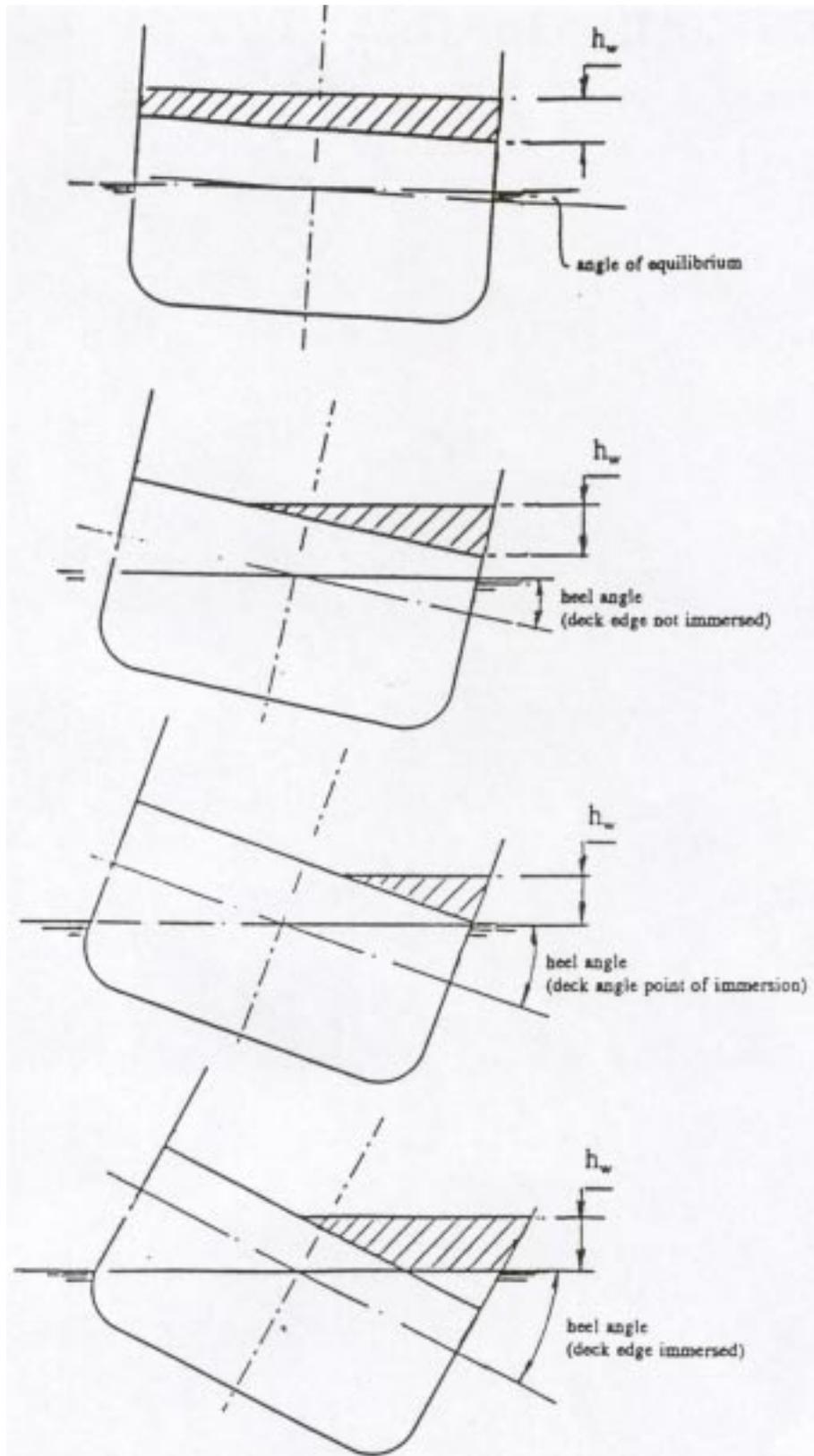


Abbildung 4

angle of equilibrium: Gleichgewichtsschwimmlage, heel angel: Krängungswinkel

deck edge (not) immersed: Deckkante (nicht) eingetaucht, point of immersion: Eintauchpunkt

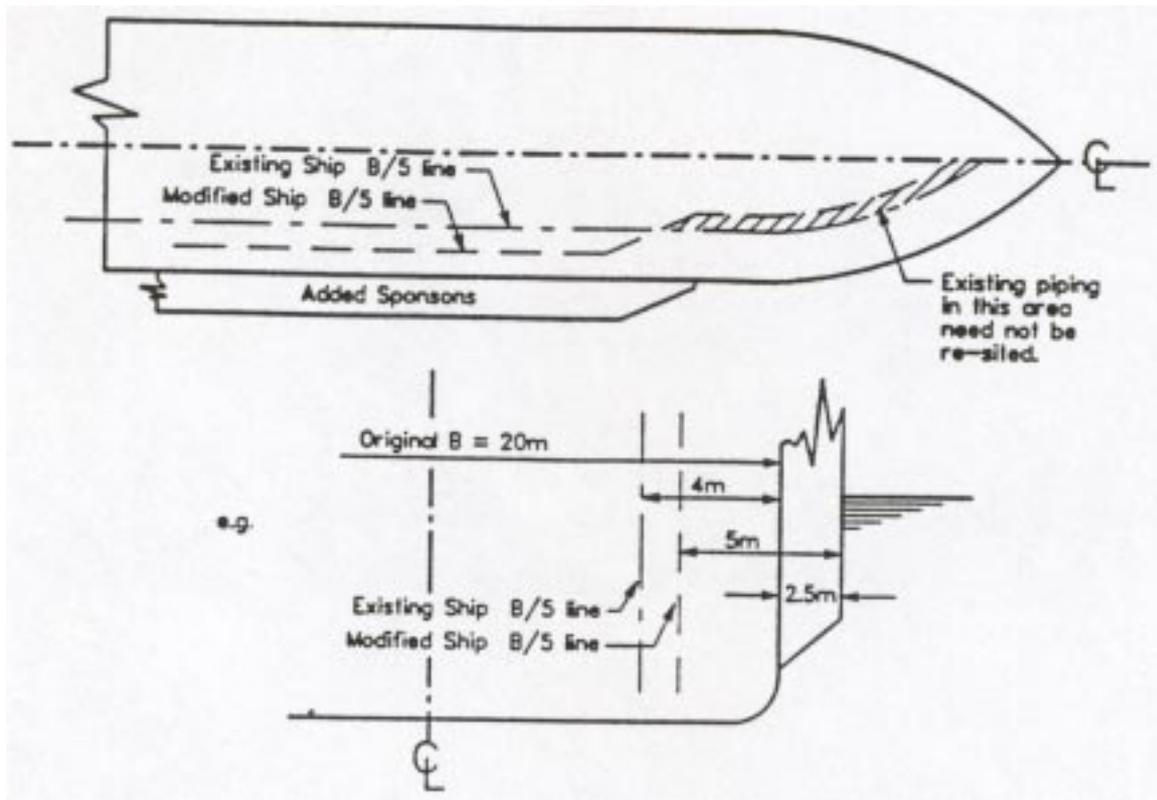


Abbildung 5

Existing ship: vorhandenes Schiff, modified ship: umgebautes Schiff

B/5 line: B/5-Linie

Added sponsons: nachgerüstete Seitenstummel

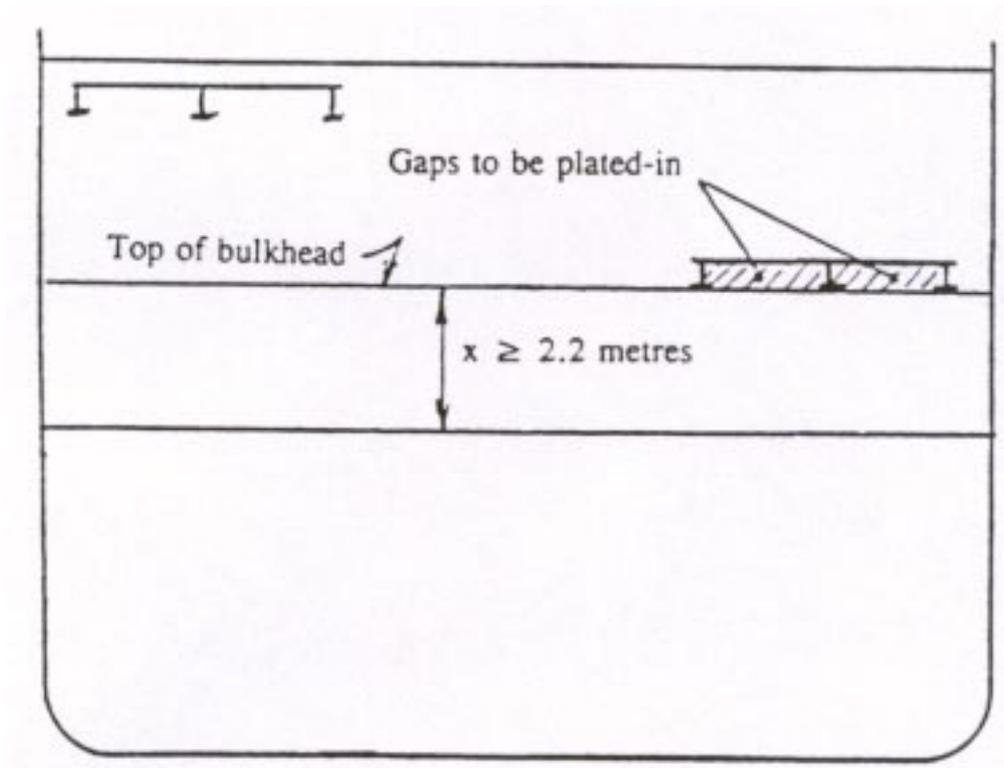
Existing piping in this area need not be re-sited: vorhandene Rohrleitungen in diesem Bereich brauchen nicht anders verlegt zu werden

Schiff ohne Hängedecks für Autos

Beispiel 1

Wasserstand auf Deck = 0,25 Meter

Vorgeschriebene Mindesthöhe der Sperre = 2,2 Meter



gaps to be plated-in: mit Platten zu schließende Lücken, top of bulkhead: Oberkante Schott

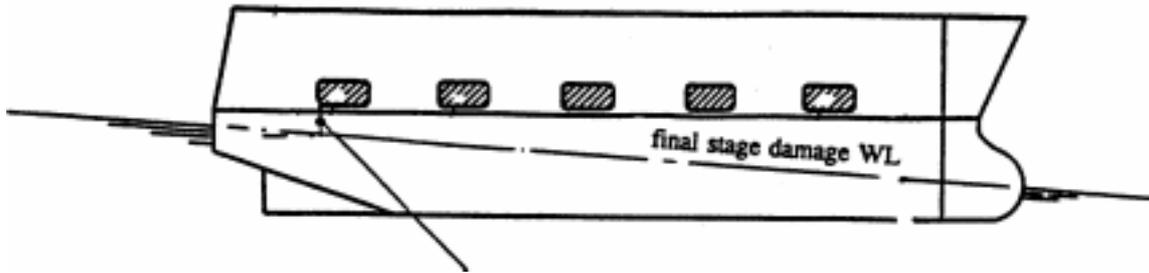
Schiff mit Hängedeck (im Bereich der Sperre)

Beispiel 2

Wasserstand auf Deck (H_w) = 0,25 Meter

Vorgeschriebene Mindesthöhe der Sperre = x

Abbildung 6



final stage damage WL: Endstadium Leck in Wasserlinie

vorgeschriebener Mindestfreibord bis zur Wasserpforte = 1,0 m

Abbildung 7

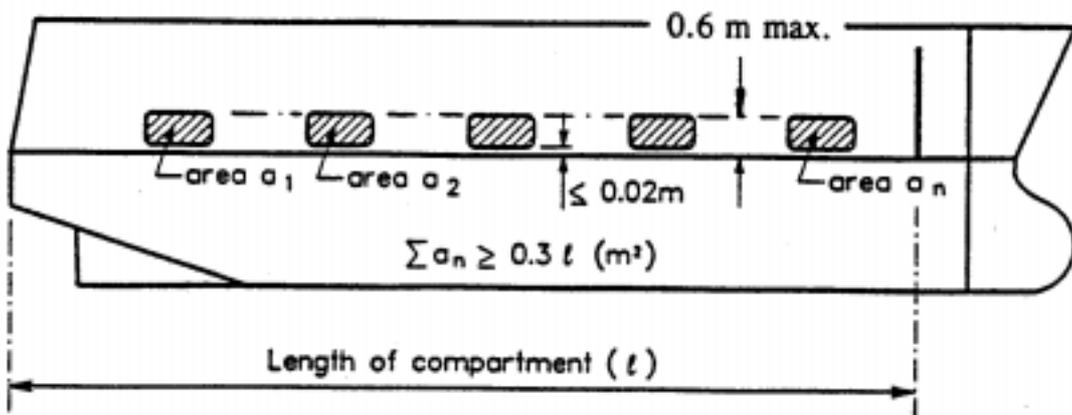
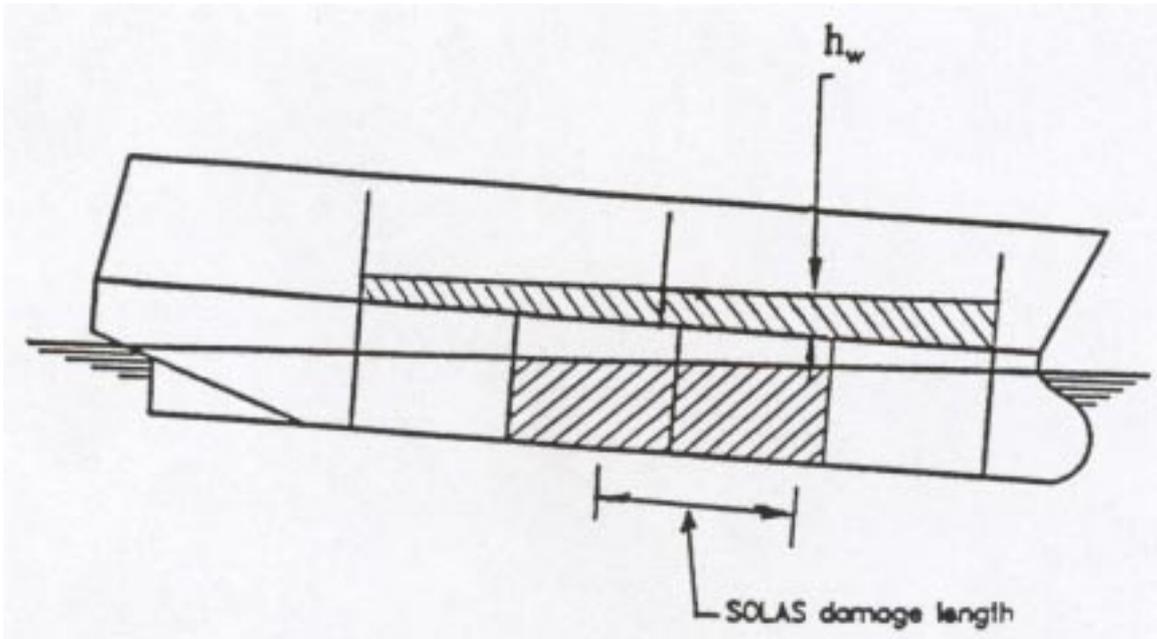
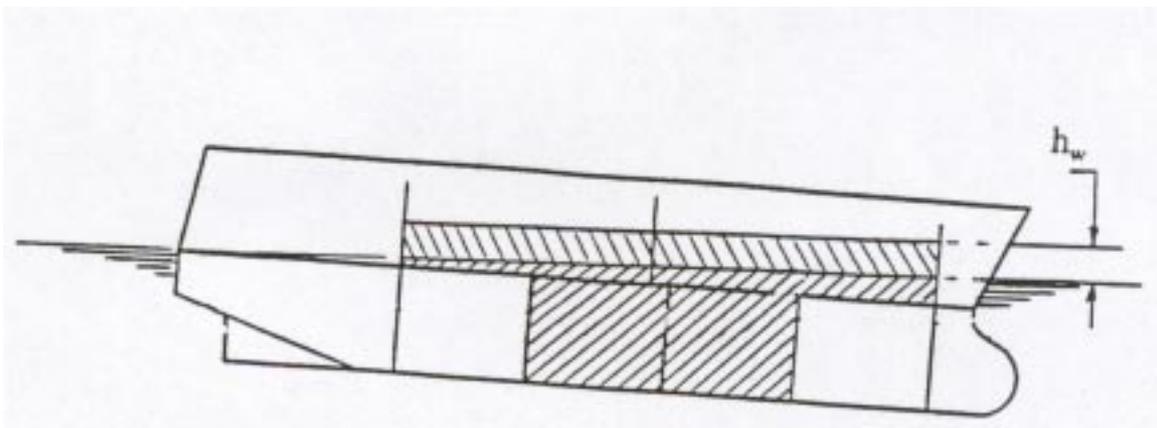


Abbildung 8

Area: Fläche, Length of compartment: Länge der Abteilung



Deckkante nicht eingetaucht



Deckkante eingetaucht

Abbildung 9

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER BESONDERE STABILITÄTSANFORDERUNGEN FÜR RO-RO-FAHRGASTSCHIFFE.

DOKUMENTENUMMER

KOM (2002) 158 - 2002/0074 (COD)

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. *Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele*

Die Verpflichtungen der Gemeinschaft in diesem Zusammenhang bestehen in der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Vertrages. Das Ziel des vorgeschlagenen Vorgehens ist die Einführung harmonisierter Sicherheitsanforderungen im Hinblick auf die Stabilität von Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die in der Auslandsfahrt von und nach Häfen der EU eingesetzt werden.

Mit Bezug auf das Subsidiaritätsprinzip liegt es in der Verantwortung der Gemeinschaft, einen Regelungsrahmen für ein harmonisiertes Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe, die unter den gleichen Bedingungen überall in der EU eingesetzt werden, zu schaffen. Die Verantwortlichkeit der Mitgliedstaaten ist es, im Rahmen ihrer einzelstaatlichen Gesetzgebung Maßnahmen zu ergreifen, die die wirksame Anwendung der Richtlinie gewährleisten.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. *Betroffene*
 - *Wirtschaftszweige*
 - *Unternehmensgrößen (Anteil kleiner, mittlerer und großer Unternehmen)*
 - *bestimmte geografische Gebiete*

Durch diesen Rechtsakt am stärksten betroffen werden Unternehmen, die Ro-Ro-Fahrgastschiffe in Verkehren von und nach Gemeinschaftshäfen betreiben. Die überwiegende Mehrzahl der in Gemeinschaftsgewässern verkehrenden Fahrgastschiffe werden von mittleren und Großunternehmen betrieben. In Anbetracht

dessen, dass die durch diese Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen in sieben nördlichen EU-Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen von Stockholm anwenden, bereits gelten, wird der Rechtsakt praktisch nur Rückwirkungen auf die Unternehmen haben, die Schiffe dieser Art im Mittelmeer betreiben. Da 70 % der Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in diesem Gebiet betrieben werden, unter griechischer bzw. italienischer Flagge fahren, sind wirtschaftliche Auswirkungen hauptsächlich auf solche Unternehmen zu erwarten, die Schiffe unter diesen beiden Flaggen betreiben. Die überwiegende Mehrzahl der in südeuropäischen Gewässern verkehrenden Ro-Ro-Fahrgastschiffe wird jedoch in der Inlandsfahrt betrieben und fällt somit aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie heraus. Sie werden im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates behandelt. Allgemein wurde festgestellt, dass seit dem Inkrafttreten des Stockholmer Übereinkommens neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe gebaut werden, die dessen besondere Stabilitätsanforderungen erfüllen sollen, auch wenn sie für den Betrieb in Gewässern der südlichen EG bestimmt sind.

3. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie*

Die Mitgliedstaaten haben die einschlägigen Gesetzes- und Verwaltungsbestimmungen sowie -verfahren zu erlassen, aufgrund derer die Betreiber von Ro-Ro-Fahrgastschiffen die besonderen Stabilitätsanforderungen einhalten. Die Anwendung dieser Anforderungen wird die Betreiber vorhandener Schiffe (in den durch die Richtlinie erfassten Fahrtgebieten) verpflichten, bauliche Veränderungen an diesen Schiffen vorzunehmen, um sie auf das durch diese Richtlinie festgelegte Sicherheitsniveau nachzurüsten. Als ersten Schritt wird die Wirtschaft ihre Schiffe dem Modellversuch unterziehen, mit dem festgestellt werden kann, ob diese der Nachrüstung bedürfen.

4. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie*

- *für die Beschäftigung*
- *für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen*
- *für die Wettbewerbsposition der Unternehmen*

Es werden keine Auswirkungen auf die Beschäftigung aufgrund der Anforderungen dieser Richtlinie erwartet. Der in der Richtlinie vorgesehene Zeitplan zur Einführung lässt den Schifffahrtsunternehmen ausreichend Zeit, ihre Schiffe nachzurüsten. Unter Berücksichtigung des laufenden Nachrüstungszeitplans gemäß SOLAS sieht die Richtlinie eine hinreichende Zeitspanne für die Erfüllung der zusätzlichen Stabilitätsanforderungen vor.

Die Analyse der Kommission zeigt, dass die Einführung des SA im Norden Europas ohne besondere Probleme für die Branche oder die vertragschließenden Regierungen vor sich ging. Anhand einer Stichprobe aus 82 von 140 Schiffen, die das Übereinkommen zu erfüllen hatten, ergibt sich, dass 36 % der Schiffe in der Auswahl keiner Nachrüstung bedurften. Ferner wurden 69 % aller 140 Schiffe für weniger als 1 Million EURO nachgerüstet. Die geschätzten Gesamtkosten der Nachrüstung beliefen sich auf 85 Millionen EURO. Hierzu ist anzumerken, dass der größte Teil dieser Kosten auf die beschleunigte Erfüllung der SOLAS-90-Normen (ein

notwendiger Schritt zur Erfüllung des Stockholmer Übereinkommens) und nicht so sehr auf die Erfüllung des Übereinkommens selbst entfiel.

Unter Voraussetzung einer gewöhnlichen kennzeichnenden Wellenhöhe von ca. 2,5 Meter in den südlichen Gewässern der EU werden die Umbaukosten für die südeuropäische Flotte zur Erfüllung des SA ungefähr so hoch sein wie die Kosten zur Erfüllung der Norm der zwei Abteilungen nach SOLAS 90³⁹. Da die SOLAS-Regeln dem IMO-Zeitplan (Auslandfahrt) und der Richtlinie 98/18/EG (Inlandfahrt) zufolge bis zum Jahre 2010 vollständig erfüllt sein müssen, sollte die Branche für die kommenden Jahre bereits Investitionen in die Nachrüstung der betroffenen Schiffe eingeplant haben. Aus der Untersuchung geht hervor, dass 264 in südeuropäischen Gewässern in der Inland wie in der Auslandfahrt verkehrende Schiffe von der SOLAS-Nachrüstung betroffen und die damit verbundenen Kosten zwischen 106 und 250 Millionen EURO betragen werden (diese Zahlen berücksichtigen mögliche Außerdienststellungen alter Ro-Ro-Schiffe nicht). Wie bereits erwähnt wird die Erfüllung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß dem Stockholmer Übereinkommen die Kosten der SOLAS-Nachrüstung nicht in unbezahlbarem Maße verteuern.

Daher ergibt sich, dass die Anwendung der SA-Stabilitätsanforderungen auf südeuropäische Ro-Ro-Fahrgastschiffe einheitliche Stabilitätsanforderungen und ein erhöhtes Sicherheitsniveau in der ganzen EG bietet, ohne den finanziellen Aufwand für den betroffenen Teil der Branche, der ohnehin die SOLAS-90-Norm erfüllen muss, wesentlich zu steigern.

Der Vorschlag wird die Wettbewerbsposition der Branche wahrscheinlich verbessern, denn er harmonisiert die Stabilitätsnormen für in der EG verkehrende Ro-Ro-Fahrgastschiffe und schafft so einen Gesamtmarkt, der den Einsatz dieser Schiffe in allen EG-Fahrtgebieten mit den gleichen Bedingungen der kennzeichnenden Wellenhöhe ermöglicht. Durch Einführung einer harmonisierten Sicherheitsregelung für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die Häfen der EU bedienen, ohne Ansehen der Flagge, unter der sie fahren, werden für alle beteiligten Betreiber gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen geschaffen, und die Gefahr der Wettbewerbsverzerrung durch Betreiber, die sich Wettbewerbsvorteile durch Einsparungen bei der Sicherheitsnorm zu verschaffen suchen, wird auf ein Mindestmaß reduziert.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.)?*

Die Erfüllung der Anforderungen des Vorschlags sollte keine unüberwindliche finanzielle Belastung für die betroffenen Unternehmen darstellen. Die Erfahrungen bei der Einführung dieser Normen in den nordeuropäischen Gewässern haben gezeigt, dass die finanziellen Konsequenzen für die Branche vertretbar waren.

³⁹ Die Norm der zwei Abteilungen von SOLAS 90 besagt, dass ein Schiff ohne zu kentern überleben kann, wenn zwei Hauptabteilungen infolge von Beschädigung überflutet werden.

KONSULTATION

6. *Einrichtungen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und die wichtigsten Auffassungen*

Die Kommission führte am 25. Oktober eine Konsultationsveranstaltung mit interessierten Kreisen durch, an der Vertreter der Schiffseigner (ECSA, ICS, BIMCO), Seeleute (ETF), Klassifikationsgesellschaften (IACS), Schiffbauer (CESA) und der Behinderten (European Disabilities Forum-EDF) teilnahmen.

Die Vertreter der Schiffseigner begegneten der vorgeschlagenen Aktion mit Skepsis insbesondere im Hinblick auf die Kosten, die dies für vorhandene Schiffe mit sich bringen wird. Diese Vertreter fanden, dass die allgemeinen Wetterbedingungen im Süden keine Verallgemeinerung der durch das Stockholmer Übereinkommen festgelegten regionalen Anforderungen im Rahmen des Gemeinschaftsrechts rechtfertigte. Die Maßnahme wurde jedoch von den Vertretern der Seeleute und von der in der Sitzung anwesenden Nutzerorganisation deutlich unterstützt, da sie zusätzliche Sicherheit für Reisende und Besatzung bietet. Diese beiden Organisationen hielten es für entscheidend, dass Schiffe, die unter gleichen Bedingungen der kennzeichnenden Wellenhöhen eingesetzt werden, dieselbe Sicherheitsnorm zu erfüllen haben.

2002/0075 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über
Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe**

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND UND ZIELE

Die Europäische Kommission schlug 1996 eine Richtlinie vor, die die Anwendung der auf internationaler Ebene geltenden Vorschriften auch auf die Inlandfahrt vorsah. Dadurch sollten die Sicherheitsvorschriften für die in der EU eingesetzten Fahrgastfährschiffe harmonisiert werden. Am 17. März 1998 wurde die Richtlinie 98/18/EG des Rates angenommen und trat im gleichen Jahr in Kraft. Die Vorschriften des Anhangs I der Richtlinie setzen die einschlägigen internationalen Vorschriften in Sicherheitsanforderungen für Schiffe um, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Diese Anforderungen gelten für alle Arten von Fahrgastfährschiffen, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden, wobei ihrer Größe, ihrem Alter und dem Seegebiet, für das sie zugelassen sind, Rechnung getragen wird.

Obwohl die Richtlinie noch relativ neu ist, vertritt die Europäische Kommission die Ansicht, dass einige ihrer Vorschriften vereinfacht oder aktualisiert werden sollten, um einen ausreichenden Schutz für Fahrgäste auf Inlandfahrten in den Mitgliedstaaten der EU zu gewährleisten. Mit der vorliegenden Richtlinie soll daher die Richtlinie 98/18/EG des Rates geändert werden, um:

- die Richtlinie zu aktualisieren und der Weiterentwicklung der internationalen Übereinkommen und Codes im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere dem Code 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, Rechnung zu tragen,
- das Verfahren für die Festlegung und Veröffentlichung der Seegebiete zu vereinfachen und zu verbessern; dieses Verfahren ist eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung dieser Richtlinie, da die für ein bestimmtes Schiff geltenden Sicherheitsanforderungen von dem Seegebiet abhängen, in dem es eingesetzt wird,
- besondere Stabilitätsanforderungen für bestimmte Kategorien von in der Inlandfahrt eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen einzuführen, die den Vorschriften der vorgeschlagenen Richtlinie über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe entsprechen, die im Auslandverkehr eingesetzt werden; weiter sollen Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die nicht so nachgerüstet werden, dass sie diesen Stabilitätsanforderungen entsprechen, außer Dienst gestellt werden;
- die Mitgliedstaaten zu verpflichten, alle ihre Fahrgastschiffe, unabhängig von ihrer Größe, ihrem Alter und dem Seegebiet, in dem sie eingesetzt werden, sicher und zugänglich für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zu machen. Dies steht im Einklang mit weiteren Vorschlägen der Kommission, die darauf abzielen, andere Verkehrsträger zugänglich und sicher für diese Fahrgastgruppe zu machen;
- die Ausnahmereglung für Griechenland angesichts ihrer vernachlässigbaren Auswirkungen aufzuheben und so die Richtlinie zu vereinfachen.

2. RECHTFERTIGUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Durch den vorgeschlagenen Rechtsakt soll die geltende Richtlinie 98/18/EG des Rates geändert werden. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Obwohl die Richtlinie noch nicht sehr lange in Kraft ist, zeigten sich bei ihrer Anwendung bereits eine Reihe von Schwierigkeiten. Auf Gemeinschaftsebene ist es vor allem problematisch, die Anwendung der Richtlinie zu überprüfen, da das derzeitige Verfahren für die Veröffentlichung der Seegebiete in der Praxis nicht funktioniert. Dies wirkt sich auf Gemeinschaftsebene und für alle Mitgliedstaaten aus, da die Anwendung der Richtlinie 98/18/EG ohne klare und durchführbare Regeln für die Festlegung und Veröffentlichung der Seegebiete nicht überprüft werden kann.

Weiter muss sichergestellt werden, dass die Richtlinie flexibel gestaltet wird, damit bestimmte Artikel aufgrund der Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere in bezug auf die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, aktualisiert werden können.

Auch die Einführung besonderer Stabilitätsanforderungen für in der Inlandfahrt eingesetzte Ro-Ro-Fahrgastschiffe ist gerechtfertigt, da so die Sicherheit erhöht und auf Ausland- und Inlandfahrten das gleiche Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann.

Die Einführung von Leitlinien für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität entspricht dem im Vertrag von Amsterdam enthaltenen Grundsatz, dass Diskriminierungen, unter anderem aus Gründen einer Behinderung oder des Alters, bekämpft werden müssen.

Abschließend sollte angemerkt werden, dass bestimmte Vorschriften eingeführt wurden, die den Mitgliedstaaten dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend großen Spielraum einräumen; dies gilt insbesondere für die Anforderungen in bezug auf Sicherheit und Zugang für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität.

3. INHALT DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag enthält zwei Artikel, durch die geltende Artikel der Richtlinie 98/18/EG des Rates geändert werden, und umfasst weitere Vorschriften, die die Anwendung dieser geänderten Bestimmungen gewährleisten sollen.

4. BESONDERE ÜBERLEGUNGEN

4.1. Begriffsbestimmungen (Artikel 1 Absatz 1)

In dem neuen Artikel 6b wird eine neue Begriffsbestimmung 2(w) für "Personen mit eingeschränkter Mobilität" eingeführt. Hierfür wird die entsprechende Begriffsbestimmung der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG⁴⁰ übernommen. Diese

⁴⁰ ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

Begriffsbestimmung, die von Rat und Parlament unlängst angenommen wurde, bietet sich nach Ansicht der Kommission auch für die vorliegende Richtlinie an, da sie sich auf Sicherheits- und Zugangsanforderungen für einen bestimmten Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität beziehen. Siehe dazu auch Punkt 4.6.

4.2. Verfahren für die Veröffentlichung der Seegebiete (Artikel 1 Absatz 2)

Die Kommission schlägt ein neues, vereinfachtes Verfahren für die Festlegung, Notifikation und Veröffentlichung einer Liste der Seegebiete der Kategorien A, B, C und D vor; von dieser Einteilung hängt ab, welche besonderen Sicherheitsanforderungen für die Schiffe gelten, die in einem bestimmten Gebiet eingesetzt werden. Grund für diese Änderung sind die Schwierigkeiten bei der Anwendung der Richtlinie 98/18/EG. Dieses Verfahren muss unbedingt geändert werden, um die Anwendung auf einzelstaatlicher Ebene zu erleichtern und auf Gemeinschaftsebene zu überwachen.

Weiter schlägt die Kommission vor, die Notifikation der Seegebiete bei der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9 zu vereinfachen.

Das vorgeschlagene Verfahren für die Veröffentlichung erhöht Flexibilität und Transparenz für die Betreiber sowohl auf einzelstaatlicher als auch auf Gemeinschaftsebene.

4.3. Aufhebung der Ausnahmereglung für griechische Fahrgastschiffe (Artikel 2)

Die Richtlinie 98/18/EG sieht eine Ausnahmereglung für Fahrgastschiffe vor, die in Griechenland ausschließlich in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Angesichts der geringen praktischen Auswirkungen dieser Ausnahmereglung schlägt die Kommission vor, sie zum 1.1.2005 aufzuheben, um die Richtlinie zu vereinfachen.

4.4. Stabilitätsanforderungen und Außerdienststellung (Artikel 1 Absatz 3)

Der Vorschlag der Kommission enthält besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die in der Auslandfahrt Häfen der EU anlaufen. Dadurch würde spätestens ab dem 1. Oktober 2010 ein höherer Sicherheitsstandard von Ro-Ro-Fahrgastschiffen gewährleistet, die auf diesen Routen eingesetzt werden.

Da Ro-Ro-Fahrgastschiffe auf Inland- und auf Auslandsfahrten unter vergleichbaren Seegangsbedingungen eingesetzt werden, schlägt die Kommission in dem Bestreben, das gleiche Sicherheitsniveau für alle Schiffe zu erzielen, die in verschiedenen Seegebieten unter den gleichen Seegangsbedingungen eingesetzt werden, vor, dass im Inlandverkehr eingesetzte Ro-Ro-Fahrgastschiffe den gleichen besonderen Stabilitätsanforderungen genügen müssen. Die besonderen Stabilitätsanforderungen finden ab 1. Oktober 2004 Anwendung auf alle neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A, B und C. Die Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen auf neue Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klasse D ist aufgrund der eingeschränkten Einsatzbedingungen für diese Schiffe nicht gerechtfertigt. Angesichts der Schwierigkeiten, die bei der Nachrüstung bestehender Schiffe der Klassen A und B auftreten können, sieht die Kommission jedoch als Alternativmöglichkeit vor, dass solche Schiffe bei Erreichen des Alters von 30 Jahren außer Dienst gestellt werden,

wenn die besonderen Stabilitätsanforderungen nicht erfüllt werden. Auch bestehende Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen C und D können außer Dienst gestellt werden, wenn sie die Stabilitätsanforderungen in Absatz II-1/B/8 des Anhangs I der Richtlinie 98/18/EG nicht uneingeschränkt erfüllen. Auch diese Schiffe müssen also die SOLAS-90-Stabilitätsanforderungen uneingeschränkt erfüllen, was bisher nicht der Fall war.

4.5. Code 2000 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Artikel 1 Absatz 5)

Im Rahmen der Richtlinie 98/18/EG findet derzeit der mit der Entschließung MSC 36(63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 festgelegte Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC-Code) uneingeschränkt auf alle Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge Anwendung, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Am 5. Dezember 2000 wurde der HSC-Code 2000 angenommen, der für alle neuen Schiffe gilt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2002 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden. Der HSC-Code 2000 ersetzt für Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, nicht den vorhergehenden Code; er gilt ausschließlich für neue Schiffe.

Die Kommission schlägt daher vor, Artikel 8 Buchstabe a) im Wege des Komitologieverfahrens so zu ändern, dass der HSC-Code 2000 im Rahmen der Richtlinie 98/18/EG in gleicher Weise Anwendung findet wie der HSC-Code von 1994. Dies steht im Einklang mit den Vorschriften der Richtlinie 98/18/EG hinsichtlich Anhang I und der Begriffsbestimmungen in Artikel 2 in bezug auf internationale Übereinkommen.

4.6. Einführung von Sicherheits- und Zugangsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität (Artikel 1 Absätze 1, 3, 4 und 5).

Die Kommission möchte besondere Sicherheitsanforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität einführen, die bis zu 30% der Bevölkerung ausmachen können und damit einen großen Anteil der potentiellen Fahrgäste darstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen sowohl die Sicherheit dieser Gruppe von Fahrgästen auf als auch ihren Zugang zu Fahrgastschiffen. Es ist wichtig, dass für alle Fahrgäste unabhängig davon, ob sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder nicht, das gleiche Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Die Richtlinien 1999/35/EG⁴¹ und 98/41/EG⁴² des Rates regeln speziellere Fragen der Sicherheit und Zugangs für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, da sie sich auf besondere Dienste und Hilfsleistungen beziehen und nicht unbedingt allgemeinere Informationen über das Schiff und seine Sicherheitsvorrichtungen betreffen.

Es wird vorgeschlagen, dass hierzu ein neuer Anhang III mit Leitlinien aufgenommen wird, der für alle Schiffe und Fahrzeuge gilt, die in der Inlandfahrt

⁴¹ 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.

⁴² Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen, ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35.

eingesetzt werden. Da nachträgliche Umbauten an vorhandenen Schiffen unter Umständen unverhältnismäßig kostenaufwändig sind, gelten die Leitlinien für vorhandene Schiffe und Fahrzeuge nur insoweit, als dies sinnvoll und durchführbar ist. Die Mitgliedstaaten erstellen außerdem nationale Aktionspläne für die Modernisierung der vorhandenen Flotte der Fahrgastschiffe im Hinblick darauf, dass die Leitlinien des Anhangs III erfüllt werden. Diese Leitlinien entsprechen dem Rundschreiben 735 (MSC/Circ.735) vom 24. Juni 1996 des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation "Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs".

In diesem Zusammenhang ist es unbedingt erforderlich, dass die Mitgliedstaaten Organisationen konsultieren, die Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, um sicherzustellen, dass die ergriffenen Maßnahmen vernünftig und vertretbar sind und eine echte Lösung für die derzeit an Bord von Fahrgastschiffen auftretenden Probleme darstellen.

Die Mitgliedstaaten müssen ihre nationalen Aktionspläne für vorhandene Schiffe übermitteln und der Kommission über die Anwendung des Artikels auf neue Schiffe, neue und vorhandene Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie vorhandene Schiffe, die für die Beförderung von mehr als 400 Fahrgästen zugelassen sind, berichten.

Weiter wird vorgeschlagen, dass die Anhänge II und III aufgrund neuer Erkenntnisse, insbesondere aufgrund der von den Mitgliedstaaten bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen, im Wege des Komitologieverfahrens geändert werden können.

4.7. Änderung des Mandats des Ausschusses in bezug auf Anpassungen (Artikel 1 Absätze 4)

Die Kommission schlägt vor, das Mandat des Ausschusses nach Artikel 8 der Richtlinie 98/18/EG für folgende Zwecke zu ändern:

- in Artikel 8 Buchstabe a) wird Ziffer iii) angefügt, um die Änderung der Richtlinie in bezug auf den HSC-Code zu ermöglichen, wie unter Punkt 4.5 erläutert.
- in Artikel 8 wird Buchstabe c) angefügt, um den Ausschuss zu ermächtigen, die Anhänge II und III zu ändern, wie unter Punkt 4.6 ausgeführt.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über
Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁴³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴⁵,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag⁴⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁴⁷ führt einen einheitlichen Sicherheitsstandard zum Schutz von Leben, Eigentum und Umwelt auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ein, wenn beide Kategorien von Schiffen und Fahrzeugen in der Inlandfahrt eingesetzt sind, und legt Verfahren für Verhandlungen auf internationaler Ebene im Hinblick auf eine Harmonisierung der Vorschriften für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe fest.
- (2) Die Festlegung von Seegebieten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung der Richtlinie 98/18/EG auf verschiedene Klassen von Fahrgastschiffen. Das in der Richtlinie vorgesehene Verfahren für die Veröffentlichung der Seegebiete hat sich als schwierig in der Anwendung erwiesen. Daher muss jetzt ein praktikables und transparentes Verfahren eingeführt werden, so dass die Anwendung der Richtlinie wirksam überwacht werden kann.
- (3) Die Ausnahmeregelung für Griechenland hinsichtlich des Zeitplans für die Anwendung der Sicherheitsanforderungen sollte aufgehoben werden, um das

⁴³ ABl. C , , S. .

⁴⁴ ABl. C , , S. .

⁴⁵ ABl. C , , S. .

⁴⁶ ABl. C , , S. .

⁴⁷ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1

Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der gesamten Europäischen Gemeinschaft zu harmonisieren.

- (4) Die Richtlinie [yyyy/xx/EG über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe]⁴⁸ führt verschärfte Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ein, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, und diese strengeren Vorschriften sollten auch für Schiffe gelten, die in der Inlandfahrt unter den gleichen Seegangbedingungen eingesetzt werden. Werden diese Stabilitätsanforderungen nicht erfüllt, sollten Ro-Ro-Fahrgastschiffe nach einer bestimmten Anzahl von Betriebsjahren außer Dienst gestellt werden.
- (5) Änderungen der einschlägigen internationalen Rechtsinstrumente wie beispielsweise der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) muss flexibel und schnell Rechnung getragen werden.
- (6) Im Rahmen der Richtlinie 98/18/EG findet der mit der EntschlieÙung MSC 36(63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 festgelegte Internationale Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen Anwendung auf alle Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Die IMO hat mit der EntschlieÙung MSC.97(73) des Schiffssicherheitsausschusses vom 5. Dezember 2000 einen neuen Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, den 'Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen 2000 (HSC-Code 2000)' angenommen, der auf alle neuen Schiffe Anwendung findet, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut werden. Es muss gewährleistet werden, dass die Richtlinie 98/18/EG flexibel an solche Entwicklungen auf internationaler Ebene angeglichen werden und auch auf in der Inlandfahrt eingesetzte Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge angewendet werden kann.
- (7) Es ist darauf zu achten, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität, die auf Inlandfahrten in den Mitgliedstaaten Fahrgastschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge benutzen, angemessene Sicherheits- und Zugangsbedingungen gewährleistet werden.
- (8) Die Richtlinie 98/18/EG sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 98/18/EG wird wie folgt geändert:

- 1) An Artikel 2 wird der folgende Buchstabe w) angefügt:
 - “(w) “Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ alle Fahrgäste, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel Schwierigkeiten haben, z.B. Behinderte (einschließlich Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und geistigen Behinderungen sowie Rollstuhlfahrer), Körperbehinderte, kleinwüchsige Personen, Personen mit schwerem

⁴⁸ ABl. C , , S. .

Gepäck, ältere Menschen, Schwangere, Personen mit Einkaufsrollhilfen und Personen in Begleitung von Kindern (einschließlich Kindern in Kindersportwagen)“

2) Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

“2. Die Mitgliedstaaten:

- (a) erstellen eine Liste der ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete, unter Abgrenzung der Zonen, in denen die einzelnen Schiffsklassen ganzjährig oder gegebenenfalls zeitlich beschränkt nach den in Absatz 1 genannten Kriterien eingesetzt werden sollen, und halten diese Liste auf dem neuesten Stand;
- (b) veröffentlichen die Liste in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschiffverkehrsbehörde;
- (c) teilen der Kommission die Internetadresse für diese Angaben mit und unterrichten sie, wenn die Liste geändert wird.”

3) Es werden neue Artikel 6a und 6b eingefügt:

“Artikel 6a

Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Außerdienststellung

- 1. Alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A, B und C, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, müssen den besonderen Stabilitätsanforderungen der Richtlinie [yyyy/xx/EG] entsprechen.
- 2. Alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A und B, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, müssen bis zum 1. Oktober 2010 den besonderen Stabilitätsanforderungen der Richtlinie [yyyy/xx/EG] entsprechen, sofern sie nicht zu diesem Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Erreichen des Alters von 30 Jahren, spätestens jedoch am 1. Januar 2015, außer Dienst gestellt werden.
- 3. Alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen C und D, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, müssen bis zum 1. Oktober 2010 den Bestimmungen in Absatz II-1/B/8 des Anhangs I entsprechen, sofern sie nicht zu diesem Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Erreichen des Alters von 30 Jahren, spätestens jedoch am 1. Januar 2015, außer Dienst gestellt werden.”

“Artikel 6b

Sicherheitsanforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität

- 1. Die Mitgliedstaaten ergreifen auf der Grundlage der Leitlinien in Anhang III geeignete Maßnahmen, um für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität den sicheren Zugang zu allen Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D sowie zu allen Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu gewährleisten, deren Kiel am oder nach dem

1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden.
2. Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Umsetzung der Leitlinien des Anhangs III eng mit den Organisationen zusammen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, und konsultieren diese Organisationen.
3. Hinsichtlich des Umbaus von Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D und von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, wenden die Mitgliedstaaten die Leitlinien des Anhangs III an, soweit dies durchführbar und wirtschaftlich vertretbar ist.

Die Mitgliedstaaten erstellen einen nationalen Aktionsplan für die Anwendung der Leitlinien auf solche Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Sie übermitteln diesen Plan der Kommission.

4. Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission bis zum 1. Oktober 2007 über die praktische Anwendung dieses Artikels auf alle Fahrgastschiffe gemäß Absatz 1, Fahrgastschiffe gemäß Absatz 3, die für die Beförderung von mehr als 400 Personen zugelassen sind, sowie auf alle Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge."

- 4) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

(a) an Buchstabe a) wird folgende Ziffer (iii) angefügt:

“und

- (iii) die Bestimmungen in bezug auf den Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie die Änderungen dieser Bestimmungen, auf die in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 3 bezug genommen wird.”

(b) es wird folgender Buchstabe c) angefügt:

"c) können die Anhänge II und III geändert werden, um die technischen Spezifikationen auf der Grundlage neuer Erfahrungen zu verbessern."

- 5) Es wird ein Anhang III angefügt, der dieser Richtlinie als Anhang beigefügt ist.

Artikel 2

Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe g) der Richtlinie 98/18/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 2005 aufgehoben.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 2004 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich darüber.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG
"ANHANG III : Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität

(Artikel 6b)

1. Zugang zum Schiff

Das Schiff sollte so gebaut und ausgestattet sein, dass eine Person mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe oder mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher an und von Bord gehen kann. Hinweise auf diesen Zugang sollten an den übrigen Zugängen zum Schiff und an anderen geeigneten Stellen auf dem ganzen Schiff angebracht sein.

2. Hinweisschilder

Hinweisschilder für die Fahrgäste auf einem Schiff sollten für Personen mit eingeschränkter Mobilität gut zugänglich und lesbar und an den wichtigen Punkten angebracht sein.

3. Mittel zur Verbreitung von Ankündigungen

Der Betreiber sollte dafür Sorge tragen, dass an Bord des Schiffes die Mittel vorhanden sind, um Ankündigen beispielsweise in bezug auf Verspätungen, Fahrplanänderungen und Dienstleistungen an Bord visuell und verbal zu verbreiten, so dass sie auch Personen mit unterschiedlichen Formen eingeschränkter Mobilität erreichen.

4. Alarm

Alarm/Rufschalter müssen so angebracht und konstruiert sein, dass sie für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität erreichbar sind.

5. Zusätzliche Anforderungen zur Gewährleistung der Mobilität innerhalb des Schiffs

Handläufe, Gänge und Zugangswege, Türöffnungen und Türen müssen so ausgelegt sein, dass sie einem Rollstuhlfahrer die Fortbewegung ermöglichen. Aufzüge, Fahrzeugdecks, Salons für die Fahrgäste, Unterkunfts- und Waschräume müssen so konstruiert sein, dass sie für Personen mit eingeschränkter Mobilität in vertretbarer und angemessener Weise zugänglich sind."

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

DOKUMENTENUMMER

KOM(2002)158 endg., 2002/0075(COD)

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. *Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?*

Zweck des Vorschlags ist vor allem die Änderung einer geltenden Richtlinie, um bestimmte Aspekte dieser Richtlinie auszubauen beziehungsweise zu vereinfachen. Da der Vorschlag eine geltende Richtlinie ändern wird, ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft erforderlich.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. *Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?*

– *welche Wirtschaftszweige?*

Schiffahrtsgesellschaften, die in den Mitgliedstaaten Fahrgastschiffdienste im Inlandverkehr betreiben.

– *welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?*

Es sind Unternehmen sehr unterschiedlicher Größe betroffen, von kleinen Unternehmen, die nur ein Schiff besitzen, bis zu Besitzern sehr viel größerer Flotten.

– *befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?*

In allen Mitgliedstaaten der EU, mit Ausnahme der Binnenstaaten. Grundsätzlich sind alle Mitgliedstaaten in ihrer Rolle als Flaggenstaaten betroffen, allerdings verfügen einige Mitgliedstaaten aufgrund ihrer geografischen Lage über stärker entwickelte Fährdienste.

3. *Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?*

Diese Unternehmen müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die nationalen Anforderungen in bezug auf die Anpassung vorhandener Schiffe an die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Artikel 6a und an die Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität des Anhangs III zu erfüllen. Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, dass viele Betreiber bereits entsprechende Maßnahmen unternommen haben.

4. *Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?*

– *für die Beschäftigung?*

Es sind keine wirtschaftlichen Folgen für die Beschäftigung abzusehen.

– *für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?*

Unter Umständen sind Investitionen vorzusehen im Hinblick auf die Erfüllung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Artikel 6a. Der in der Richtlinie vorgesehene Zeitplan für die Einführung lässt den Schifffahrtsunternehmen ausreichend Zeit, ihre Schiffe nachzurüsten. Darüber hinaus bietet das vorgeschlagene System für die Außerdienststellung, das auf dem Alter des Schiffes beruht und bis 2015 läuft, weitere Flexibilität. Investitionen in gewissem Umfang sind unter Umständen erforderlich in bezug auf die Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität des Anhangs III, doch sollte darauf hingewiesen werden, dass viele Betreiber bereits entsprechende Maßnahmen unternommen haben.

– *für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?*

Der Vorschlag wird sich wahrscheinlich günstig auf die Wettbewerbsposition der Unternehmen auswirken, da er die für die in der EU eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastsschiffe geltenden Stabilitätsnormen harmonisiert und so einen allgemeinen Markt schafft, in dem diese Schiffe bei gleichen Wellenhöhenbedingungen in der gesamten EU eingesetzt werden können. Es sind positive wirtschaftliche Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit derjenigen Unternehmen zu erwarten, die die Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität des Anhangs III uneingeschränkt erfüllen, da sie eine größere Verbrauchergruppe anziehen können.

5. *Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?*

Der Vorschlag enthält eine besondere Vorschrift in bezug auf übermäßig hohe Kosten, die eine nicht zu vertretende wirtschaftliche Belastung darstellen können, wenn vorhandene Schiffe die Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität des Anhangs III erfüllen müssen.

ANHÖRUNG

6. *Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.*

Folgende Organisationen wurden eingeladen und waren bei der Anhörung anwesend:

- The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- Komitee der Schiffbauverbände der Europäischen Gemeinschaften (CESA)
- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Disability Forum (EDF)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Council on Shipping (ICS)

Die wichtigsten Auffassungen lassen sich wie folgt darstellen:

Die Interessengruppen äußerten sich nicht zur Aufhebung der Ausnahmereglung für Griechenland.

Der Vorschlag, schrittweise besondere Vorschriften zu erarbeiten, um für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität die Sicherheit zu erhöhen und den Zugang zu verbessern, wurde von allen anwesenden Interessengruppen einstimmig positiv aufgenommen.

Die Interessengruppen begrüßten, dass der Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge 2000 auch auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge Anwendung findet, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden.

Gegen den Vorschlag zur Einführung eines neuen Verfahrens für die Veröffentlichung der Listen von Seegebieten (Artikel 4 Absatz 2) erhoben die Interessengruppen keine Einwände.

Die Interessengruppen waren geteilter Meinung hinsichtlich der Einführung zusätzlicher Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fähren.