EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (kodifizierter Text)

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem „Europa der Bürger“ ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

   Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals erheblich geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

   Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987[1] ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.

3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert[2] und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit biete.

   Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

   Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe[3] kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind[4]. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Anpassungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 2003/25/EG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese vorläufige konsolidierte Fassung wurde vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Daten-

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Siehe Teil A Anlage 3 der Schlussfolgerungen.
3 Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2026.
4 Siehe Anhang IV Teil A des vorliegenden Vorschlags.

verarbeitungssystems in allen Amtssprachen erstellt. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

↓ 2003/25/EG (angepasst)

2026/0215 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (kodifizierter Text)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[6],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓

(1) Die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[7] wurde mehrfach und erheblich geändert[8]. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 1 (angepasst)

(2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik sollten Maßnahmen getroffen werden ⌦ , um das erforderliche Sicherheitsniveau der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr zu gewährleisten ⌫.

5 ABl. C .

6 ABl. C .

7 Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Siehe Anhang IV Teil A.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 2 (angepasst)

(3) Die ⌦ Union ⌫ will mit allen geeigneten Mitteln Unfälle mit Ro-Ro-Fahrgastschiffen vermeiden, die zum Verlust von Menschenleben führen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 4 (angepasst)

(4) Die Nutzer von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und die an Bord solcher Schiffe beschäftigten Besatzungsmitglieder sollten in der gesamten ⌦ Union ⌫ das Recht haben, unabhängig von dem Seegebiet, in dem das Schiff verkehrt, das gleiche hohe Sicherheitsniveau zu verlangen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 5 (angepasst)

(5) Angesichts der Binnenmarktdimension der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr ist ein Handeln auf ⌦ Union ⌫sebene der wirksamste Weg, um ein ⌦ union ⌫sweites gemeinsames Mindestsicherheitsniveau für Schiffe zu ⌦ gewährleisten ⌫ .

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 6 (angepasst)

(6) Ein Handeln auf ⌦ Union ⌫sebene ist der beste Weg zur harmonisierten Durchsetzung von im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) vereinbarten Grundsätzen, wodurch Wettbewerbsverzerrungen zwischen den in der ⌦ Union ⌫ tätigen Betreibern von Ro-Ro-Fahrgastschiffen vermieden werden.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 3

(7) Die Überlebensfähigkeit eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs 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-Fahrgastschiffs mit geschlossenem Ro-Ro-Deck nach einem Kollisionsschaden entsteht durch die Stauwirkung erheblicher Wassermengen auf diesem Deck.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 7 (angepasst)

(8) Allgemeine Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand wurden auf internationaler Ebene durch die Konferenz ⌦ der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 ⌫ zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1990 (⌦ im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen“ ⌫) aufgestellt und in Regel II-1/B/8 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen (⌦ im Folgenden „SOLAS-90-Norm“ ⌫). Diese Anforderungen gelten in der gesamten ⌦ Union ⌫ aufgrund der direkten Anwendung des SOLAS-

Übereinkommens auf Auslandfahrten und der Anwendung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[9] auf Inlandfahrten.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 8 (angepasst)

(9) Die ⌦ in der SOLAS-90-Norm enthaltenen Leckstabilitätsanforderungen schließen ⌫ implizit die Wirkung von Wasser ein, das bei einem Seegang in der Größenordnung von 1,5 m signifikanter Wellenhöhe auf das Ro-Ro-Deck gelangt.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 3 (angepasst)

(10) Die ⌦ von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See am 29. November 1995 angenommene ⌫ Entschließung 14 ⌦ unter dem Titel „Regionale Übereinkommen zu besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ ⌫ gestattet es den Mitgliedern der IMO, regionale Übereinkommen zu schließen, wenn sie der Auffassung sind, dass der vorherrschende Seegang und andere örtliche Bedingungen in einem bestimmten Seegebiet besondere Stabilitätsanforderungen notwendig machen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 10

(11) Acht nordeuropäische Länder, darunter sieben Mitgliedstaaten, einigten sich am 28. Februar 1996 in Stockholm 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 signifikanter Wellenhöhen, zu überstehen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 11 (angepasst)

(12) Im Rahmen dieses als Übereinkommen von Stockholm bekannten Übereinkommens wird die besondere Stabilitätsnorm direkt mit dem Seegebiet, in dem das Schiff verkehrt, und insbesondere mit der für dieses Fahrtgebiet verzeichneten signifikanten Wellenhöhe in Beziehung gesetzt ⌦. D⌫ie signifikante Wellenhöhe des Fahrtgebiets, in dem das Schiff verkehrt, ist entscheidend für den Wasserstand auf dem Fahrzeugdeck, der nach einer unfallbedingten Beschädigung auftreten würde.

[9] Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 1 (angepasst)

(13) Die Richtlinie 2003/25/EG legt⌦ e ⌫ ein einheitliches Niveau besonderer Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe fest, wodurch — in Verbindung mit den Anforderungen des ⌦ SOLAS- ⌫Übereinkommens in der zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie geltenden Fassung — die Überlebensfähigkeit dieser Art Schiffe im Fall von Kollisionsschäden verbessert und ein hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste und Besatzung sichergestellt wird.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 20 (angepasst)

(14) ⌦ Bestimmte in dieser ⌫ Richtlinie eingeführte besondere Stabilitätsanforderungen sollten auf einer in den Anhängen des Übereinkommens von Stockholm festgelegten Methode beruhen, die den Wasserstand auf dem Ro-Ro-Deck nach einem ⌦ Leck ⌫ in Bezug auf zwei Grundparameter berechnet: den Restfreibord des Schiffes und die signifikante Wellenhöhe in dem Seegebiet, in dem das Schiff eingesetzt wird.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 2

(15) Die IMO hat am 15. Juni 2017 die Entschließung MSC.421(98) zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens und zur Festlegung überarbeiteter Stabilitätsanforderungen für Fahrgastschiffe in beschädigtem Zustand angenommen. Diese Anforderungen gelten auch für Ro-Ro-Fahrgastschiffe.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 5 (angepasst)

(16) Die Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Die ⌦ Anwendung der Stabilitätsa ⌫nforderungen des SOLAS-Übereinkommens ⌦ in der ⌫ durch die Entschließung MSC.421(98) ⌦ geänderten Fassung ⌫ (im Folgenden „SOLAS-2020“) ⌦ sollte ⌫ die Risiken für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, erheblich verringern.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 7 (angepasst)

(17) Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, sollte die optionale Anwendung der ⌦ SOLAS-2020- ⌫Anforderungen davon abhängig sein, dass der Unterteilungsgrad R den ⌦ im ⌫ SOLAS-2020 festgelegten Wert überschreitet, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau erreicht wird.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 6 (angepasst)

(18) ⌦ Ein ⌫ in dieser Richtlinie für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, ⌦ festgelegter höherer Unterteilungsgrad R könnte ⌫ bei bestimmten Schiffskonstruktionen nur schwer umgesetzt werden. Daher sollten Unternehmen, die solche Schiffe besitzen oder im Linienverkehr innerhalb der Union einsetzen, die Option haben, die vor dem Inkrafttreten ⌦ der ⌫ Richtlinie ⌦ (EG) 2023/946 des Europäischen Parlaments und des Rates[10] ⌫ geltenden Stabilitätsanforderungen anzuwenden.

(19) ⌦ Die Kommission sollte zehn Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2023/946 die Inanspruchnahme der Option für Schiffe, die für die Beförderung von bis zu 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, bewerten, um zu entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Richtlinie erforderlich ist. ⌫ Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Inanspruchnahme dieser Option zusammen mit den Angaben zu den betreffenden Schiffen mitteilen.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 8

(20) Um das erforderliche Sicherheitsniveau sicherzustellen, sollten besondere Leckstabilitätsanforderungen auch für vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten, die nie nach der Richtlinie 2003/25/EG zugelassen wurden und im Linienverkehr in der Union eingesetzt werden sollen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 17

(21) Um die Sicherheit zu verbessern und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten die gemeinsamen Sicherheitsnormen im Hinblick auf die Stabilität für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten, die im Liniendienst von und nach Häfen der Mitgliedstaaten in der Auslandfahrt betrieben werden, unabhängig davon, unter welcher Flagge sie fahren.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 18

(22) 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.

[10] Richtlinie (EU) 2023/946 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG hinsichtlich der Aufnahme verbesserter Stabilitätsanforderungen und der Angleichung jener Richtlinie an die von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation festgelegten Stabilitätsanforderungen (ABl. L 128 vom 15.5.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 19 (angepasst)

(23) Die Mitgliedstaaten sollten auch in ihrer Eigenschaft als ⌦ Hafen ⌫staaten angesprochen werden. Bei den in dieser Eigenschaft wahrgenommenen Zuständigkeiten handelt es sich um besondere Zuständigkeiten der Hafenstaaten, die mit dem UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 vollkommen in Einklang stehen.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 21

(24) Die Mitgliedstaaten sollten die signifikanten Wellenhöhen für die Seegebiete ermitteln und veröffentlichen, in denen Ro-Ro-Fahrgastschiffe im Liniendienst von und nach ihren Häfen verkehren. Für internationale Routen sollten die signifikanten Wellenhöhen, soweit angezeigt und möglich, durch Vereinbarung zwischen den Staaten an den beiden Endpunkten der Route festgestellt werden.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 9

(25) Die Hafenstaaten sollten bei der Erstellung der in dieser Richtlinie genannten Liste der Seegebiete möglichst umfassend zusammenarbeiten, wobei der Hoheitsgewalt von Staaten über in ihr Hoheitsgebiet fallende Seegebiete und den allgemeinen Grundsätzen des Seerechts Rechnung zu tragen ist.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 10

(26) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt die Kommission bereits bei der wirksamen Umsetzung der Richtlinie 2003/25/EG und sollte sich bemühen, eine solche Unterstützung auch weiterhin im Einklang mit der Verordnung (EU) 2025/2434 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] zu bieten.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 11 (angepasst)

(27) Damit die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber berichten kann, sollten die Mitgliedstaaten Angaben zu jedem neuen Ro-Ro-Fahrgastschiff vorlegen, das für die Beförderung von ⌦ bis zu ⌫ 1 350 Personen im Linienverkehr gemäß den Stabilitätsanforderungen dieser Richtlinie zugelassen ist. Diese Angaben sollten in der in Anhang III dargelegten Form bereitgestellt werden. Sie sollten für alle neuen Ro-Ro-Fahrgastschiffe verfügbar sein, da diese die probabilistischen Stabilitätsanforderungen gemäß SOLAS-2020 erfüllen müssen.

[11] Verordnung (EU) 2025/2434 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. November 2025 über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 (ABl. L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 22

(28) Jedes Ro-Ro-Fahrgastschiff, das auf vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie erfassten Fahrten betrieben wird, sollte eine von der Verwaltung des Flaggenstaats ausgestellte Konformitätsbescheinigung mitführen, die von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden sollte.

↓ 2019/1243 Art. 1 und Anh. Ziff. IX Nr. 4 (angepasst)

(29) Um ⌦ diese ⌫ Richtlinie unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, der Entwicklungen auf internationaler Ebene und der bei ihrer Durchführung gewonnenen Erfahrungen anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ⌦ des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ⌫ Rechtsakte zur Änderung der Anhänge ⌦ dieser ⌫ Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden[12]. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

↓ 2003/25/EG Erwägungsgrund 28 (angepasst)

(30) Da ⌦ die Ziele dieser Richtlinie ⌫, nämlich der Schutz von Menschenleben auf See durch Verbesserung der Überlebensfähigkeit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Schadensfall, ⌦ von den ⌫ Mitgliedstaaten nicht ausreichend ⌦ verwirklicht ⌫ werden ⌦ können, sondern vielmehr ⌫ wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme ⌦ auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind ⌫, kann die ⌦ Union ⌫ im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags ⌦ über die Europäische Union verankerten ⌫ Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten ⌦ Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ⌫ geht diese Richtlinie nicht über das für die ⌦ Verwirklichung dieser Ziele ⌫ erforderliche Maß hinaus.

↓ 2023/946 Erwägungsgrund 13 (angepasst)

(31) Um den Binnenmitgliedstaaten, die weder über Seehäfen noch über ihre Flagge führende und in den Anwendungsbereich ⌦ dieser ⌫ Richtlinie fallende Ro-Ro-Fahrgastschiffe verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand

[12] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen ⌦ dieser ⌫ Richtlinie abzuweichen. Das bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung ⌦ der ⌫ Richtlinie ⌦ 2003/25/EG ⌫ verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.

🡻

(32) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht unberührt lassen —

🡻 2003/25/EG

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 Fall von Kollisionsschäden verbessert und für Fahrgäste und Besatzung ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

🡻 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. b

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

🡻 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. c (angepasst)

2) „SOLAS-90“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 ⌦ in der ⌫ durch die Entschließung MSC.117(74) ⌦ geänderten Fassung ⌫;

3) „SOLAS-2009“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 ⌦ in der ⌫ durch die Entschließung MSC.216(82) ⌦ geänderten Fassung ⌫;

4) „SOLAS-2020“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 ⌦ in der ⌫ durch die Entschließung MSC.421(98) ⌦ geänderten Fassung ⌫;

↓ 2003/25/EG (angepasst)

5) „Übereinkommen von Stockholm“ das ⌦ Übereinkommen, das ⌫ am 28. Februar 1996 in Stockholm aufgrund der von der ⌦ Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ⌫ am 29. November 1995 unter dem Titel „Regionale Übereinkommen zu besonderen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ ⌦ angenommenen Entschließung 14 geschlossen wurde (im Folgenden „Entschließung 14 der SOLAS-95-Konferenz“) ⌫;

6) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert und das über Ro-Ro-Laderäume oder Sonderräume im Sinne der Regel II-2/3 des SOLAS-Übereinkommens verfügt;

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. a (angepasst)

7) „vorhandenes Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, dessen Kiel vor dem 5. Dezember 2024 gelegt ⌦ wurde ⌫ oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand ⌦ befand ⌫; der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet den Zustand,

   a) der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen lässt und

   b) in dem die Montage des Schiffs unter Verwendung von mindestens 50 Tonnen oder von 1 % des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;

8) „neues Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Ro-Ro-Fahrgastschiff, das kein vorhandenes Ro-Ro-Fahrgastschiff ist;

↓ 2003/25/EG

9) „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, sowie mit Ausnahme von Kindern unter einem Jahr;

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. d

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

   a) nach einem veröffentlichten Fahrplan; oder

   b) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

↓ 2003/25/EG

11) „Verwaltung des Flaggenstaats“ die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff zu führen berechtigt ist;

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. e

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

↓ 2003/25/EG

13) „Auslandfahrt“ eine Fahrt über See von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt;

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. f (angepasst)

14) „besondere Stabilitätsanforderungen“ die in Artikel 6 ⌦ dieser Richtlinie ⌫ genannten Stabilitätsanforderungen;

↓ 2003/25/EG

15) „signifikante Wellenhöhe“ oder „H_S“ die durchschnittliche Höhe des obersten Drittels der während eines bestimmten Zeitraums beobachteten Wellenhöhen;

16) „Restfreibord“ oder „F_r“ den Mindestabstand zwischen dem beschädigten Ro-Ro-Deck und der tatsächlichen Wasserlinie an der beschädigten Stelle ungeachtet der zusätzlichen Wirkung des sich auf dem beschädigten Ro-Ro-Deck stauenden Wassers;

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 1 Buchst. g

17) „Unternehmen“ den Eigner eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder jede sonstige Organisation oder Person, wie z. B. den Geschäftsführer oder einen Bareboat-Charterer, der vom Eigner die Verantwortung für den Betrieb des Fahrgastschiffes übernommen hat.

↓ 2003/25/EG

Artikel 3

Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe, unabhängig von deren Flagge, die in der Auslandfahrt im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 2

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie im Linienverkehr von oder nach Häfen dieses

Mitgliedstaats eingesetzt werden können, wobei die Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates[13] einzuhalten ist.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 3 (angepasst)

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

Diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis zum 5. Dezember 2024 mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission über alle etwaigen anschließend eingetretenen Änderungen. Die betreffenden Mitgliedstaaten dürfen Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, ihre Flagge zu führen, solange sie ⌦ die ⌫ Richtlinie ⌦ 2003/25/EG ⌫ nicht umgesetzt und angewandt haben.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 4 (angepasst)

Artikel 4

Signifikante Wellenhöhen

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

↓ 2003/25/EG

Artikel 5

Seegebiete

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 5 Buchst. a

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

[13] Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2003/25/EG (angepasst)

(2) Die ⌦ in Absatz 1 genannten ⌫ Seegebiete und für sie geltenden Werte der signifikanten Wellenhöhe werden durch Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten oder, soweit angezeigt und möglich, zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern an den beiden Endpunkten der Route festgelegt. Kreuzt die Route des Schiffes mehr als ein Seegebiet, so muss das Schiff die besonderen Stabilitätsanforderungen für den höchsten für diese Gebiete festgelegten Wert der signifikanten Wellenhöhe erfüllen.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 5 Buchst. b (angepasst)

(3) Die ⌦ in Absatz 1 genannte ⌫ Liste wird in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschifffahrtsbehörde veröffentlicht. Der Standort dieser Informationen sowie alle Aktualisierungen der Liste und die Gründe solcher Aktualisierungen werden der Kommission mitgeteilt.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 6 (angepasst)

Artikel 6

Besondere Stabilitätsanforderungen

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

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

a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie oder

b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt B dieser Richtlinie.

Für jedes dieser Schiffe teilt die Verwaltung des Flaggenstaats der Kommission binnen zwei Monaten nach Ausstellung der in Artikel 7 genannten Bescheinigung mit, welche Option nach Unterabsatz 1 gewählt wurde, und fügt dieser Mitteilung die in Anhang III genannten Einzelheiten bei.

(3) Bei der Anwendung der Anforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A bedienen sich die Mitgliedstaaten der in Anhang II aufgeführten Leitlinien, soweit dies durchführbar und mit der Konstruktion des fraglichen Schiffs vereinbar ist.

(4) Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von mehr als 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt und die nie gemäß dieser Richtlinie zugelassen wurden, folgende Anforderungen erfüllen:

a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B ⌦ des ⌫ SOLAS-2020 oder

b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Kapitel II-1 Teil B ⌦ des ⌫ SOLAS-2009.

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der ⌦ in Artikel 7 genannten ⌫ Schiffsbescheinigung anzugeben.

(5) Entsprechend der Wahl des Unternehmens müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von ⌦ bis zu ⌫ 1 350 Personen an Bord zugelassen sind, die das Unternehmen nach dem 5. Dezember 2024 im Linienverkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt und die nie gemäß dieser Richtlinie zugelassen wurden, folgende Anforderungen erfüllen:

a) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A dieser Richtlinie oder

b) die besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt B dieser Richtlinie.

Die angewendeten Stabilitätsanforderungen sind in der ⌦ in Artikel 7 genannten ⌫ Schiffsbescheinigung anzugeben.

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

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 8

Artikel 7

Bescheinigungen

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

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

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

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

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

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 9 (angepasst)

Artikel 8

Jahreszeitlicher und anderer kurzzeitiger Betrieb

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

(2) In Fällen, in denen aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiff eingesetzt werden muss, um die Kontinuität des Dienstes sicherzustellen, gelten jedoch anstelle der in Absatz 1 ⌦ festgelegten ⌫ Meldepflicht Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2017/2110 und Anhang XVII Nummer 1.3 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[14].

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

(4) Erfolgt der Betrieb ⌦ im Sinne der Absätze ⌫ 1, 2 und 3 dieses Artikels unter Bedingungen geringerer signifikanter Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb in demselben Seegebiet ermittelten Bedingungen, so kann für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die die besonderen ⌦ Stabilitätsa ⌫nforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A erfüllen, der für diese kürzere Zeit anzuwendende Wert der signifikanten Wellenhöhe von der zuständigen Behörde eingesetzt werden, um bei der Anwendung der besonderen Stabilitätsanforderungen gemäß Anhang I Abschnitt A den Wasserstand auf dem Deck zu bestimmen. Die Mitgliedstaaten oder, soweit angezeigt und möglich, die Mitgliedstaaten und die Drittländer an den beiden Endpunkten der Route vereinbaren den für diese kürzere Zeit anzuwendenden Wert der signifikanten Wellenhöhe.

(5) Nach der Genehmigung des Betriebs im Sinne der Absätze 1, 2 und 3 ⌦ dieses Artikels ⌫ durch die zuständige Behörde des Hafenstaats bzw. der Hafenstaaten muss das Ro-Ro-Fahrgastschiff, das diesem Betrieb nachgeht, eine Bescheinigung zum Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen dieser Richtlinie gemäß Artikel 7 Absatz 1 mitführen.

↓ 2019/1243 Art. 1 und Anh. Ziff. IX Nr. 4 (angepasst)

Artikel 9

Änderung der Anhänge

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge zu erlassen, um Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere in der ⌦ Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ⌫ (IMO), Rechnung zu

[14] Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

tragen und die Wirksamkeit dieser Richtlinie unter Berücksichtigung gewonnener Erfahrungen und des technischen Fortschritts zu steigern.

Artikel 10

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 2003/25/EG (angepasst)

Artikel 11

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten ⌦ erlassen Vorschriften ⌫ über Sanktionen ⌦ , die ⌫ bei Verstößen gegen ⌦ die gemäß ⌫ dieser Richtlinie erlassenen ⌦ nationalen Vorschriften zu verhängen sind, ⌫ und ⌦ treffen ⌫ alle ⌦ für die Anwendung der Sanktionen ⌫ erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

↓ 2023/946 Art. 1 Nr. 10

Artikel 12

Überprüfung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 5. Juni 2033 vor. Informationen, denen die Mitteilungen gemäß Artikel 6 Absatz 2 zugrunde liegen, sind in anonymisierter Form bereitzustellen.

↓

Artikel 13

Aufhebung

Die Richtlinie 2003/25/EG, in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

↓ 2003/25/EG (angepasst)

Artikel 14

Inkrafttreten

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

Artikel 15

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

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