



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 4.12.2002
KOM(2002) 721 endgültig

2002/0074 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

(gemäss Artikel 250, Absatz 2 des EG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Das Europäische Parlament nahm auf seiner Plenartagung vom 7. November 2002 den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe vorbehaltlich einer Anzahl Abänderungen an [KOM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Das Europäische Parlament stimmt den Hauptelementen des Kommissionsvorschlags zu. Es hat jedoch eine Reihe von Abänderungen formuliert, auf deren Grundlage die Kommission die Aufnahme einiger neuer Elemente in ihren ursprünglichen Entwurf vorschlägt.

Durch die meisten der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Änderungen wird der derzeitige Wortlaut des Kommissionsvorschlags klarer gefasst und verbessert. Andere bauen einzelne Aspekte des Vorschlags aus und bieten damit weitere Vorteile, eine der Abänderungen schafft die Grundlage für zusätzliche Flexibilität. Die Abänderungen wurden sämtlich in diesen geänderten Vorschlag aufgenommen. Sie betreffen im wesentlichen folgende Bereiche:

- In den Erwägungsgründen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Frist, innerhalb der bestehende Ro-Ro-Schiffe gemäß Artikel 7 Absatz 2 die Bestimmungen erfüllen müssen, nicht die Durchsetzung der besonderen Stabilitätsanforderungen durch die Mitgliedstaaten berühren sollte, die das Stockholmer Übereinkommen unterzeichnet haben. Diese klarere Formulierung ergänzt den Verweis auf Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates¹ in Artikel 3 Absatz 2 dieses Vorschlags.
- Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge brauchen den Bestimmungen der Richtlinie nicht zu entsprechen, sofern sie die einschlägigen internationalen Vorschriften für diesen Fahrzeugtyp erfüllen.
- Die Begriffsbestimmungen für „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ und „Fahrgast“ werden geändert, um sie vollständig an das Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) anzugleichen.
- Die Frist, bis zu der vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Richtlinie entsprechen müssen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie bereits den besonderen Stabilitätsanforderungen des SOLAS-Übereinkommens (SOLAS-Norm-90) genügen, wird geändert. Diese Bestimmung, die für größere Flexibilität sorgt, betrifft nur Schiffe, die bereits lange vor dem 1. Oktober 2010 (Frist für die Erfüllung der SOLAS-Norm-90) hohe Stabilitätsanforderungen erfüllen.
- Die Bestimmungen in Bezug auf Genehmigungen für den jahreszeitlichen oder kurzzeitigen Betrieb von Ro-Ro-Schiffen werden verbessert.
- Der Zeitpunkt für die Anwendung wird auf 18 Monate nach dem Inkrafttreten der Richtlinie festgelegt.

Die technischen Anhänge des Vorschlags (Anhänge I und II), die in diesen geänderten Vorschlag nicht aufgenommen wurden, blieben unverändert.

¹ 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.

Die Kommission ändert daher ihren Vorschlag gemäß Artikel 250 Absatz 2.

Geänderter 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 Kommission²,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung folgender 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.

² Abl. C..., S.....

³ Abl. C..., S.....

⁴ 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 Fahrgastschiffe auf Inlandsfahrten⁵.
- (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.

⁵ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

- (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 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 Entschließungen 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 der Berechnung des Wasserstands auf dem Ro-Ro-Deck nach einem Kollisionsschaden beruhen, nach der **Methode, die in den Anhängen zum Stockholmer Übereinkommen beschrieben** ist. Diese Berechnung beruht auf zwei Parametern: 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~~ in den Seegebieten ermitteln und veröffentlichen, **in denen die Ro-Ro-Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem ihrer Häfen verkehren.** Für internationale Routen sollten die kennzeichnenden Wellenhöhen, **so weit dies möglich ist,** 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 vom Flaggenstaat ausgestellte Konformitätsbescheinigung mitführen, die von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden sollte.
- (23) Die SOLAS-90-Stabilitätsnormen gewährleisten für Schiffe, die in Seegebieten mit kennzeichnenden Wellenhöhen bis zu 1,5 m verkehren, ein den durch diese Richtlinie eingeführten besonderen Stabilitätsanforderungen gleichwertiges Sicherheitsniveau.
- (24) Mit Rücksicht auf die baulichen Veränderungen, denen sich vorhandene **Ro-Ro-Fahrgastschiffe** 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. **Dieser Zeitplan darf die Einführung besonderer Stabilitätsanforderungen durch die Staaten, die Vertragsparteien des Stockholmer Übereinkommens sind, nicht beeinträchtigen.**
- (24a) Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) der 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 prüfen die Aufnahmestaaten, ob diese den auf Regionalebene festgelegten und in einzelstaatliches Recht umgesetzten besonderen Stabilitätsanforderungen entsprechen, wenn sie in diesem Gebiet in einem von diesen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften erfassten Verkehrsdienst eingesetzt werden.**
- (24b) Die in Kapitel X, Regel 1 des SOLAS- Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung definierten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge müssen der vorliegenden Richtlinie nicht entsprechen, sofern sie den IMO-Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in seiner jeweils gültigen Fassung vollständig erfüllen.**
- (25) Da die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen 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 Durchführungsbefugnisse⁶ sind, sollten sie im Wege des Regelungsverfahrens nach Artikel 5 dieses Beschlusses erlassen werden.

⁶ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (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~~ **für Fahrgäste und Besatzung ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet** wird.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet

- (a) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein **Schiff**, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert und **das über Ro-Ro-Laderäume oder Sonderräume verfügt, wie sie in Regel II-2/3 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in seiner geänderten Fassung definiert sind**; ~~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, **und mit Ausnahme von Kindern unter 12 Monaten**;

- (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 Protokolle und Änderungen in ihrer jeweils gültigen Fassung;
- (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 Auslandfahrt 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*

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~~ **Aufnahmestaaten** erstellen spätestens bis sechs Monate vor dem in Artikel 13 genannten Termin eine Liste der Seegebiete, **in denen die Ro-Ro-Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem ihrer Häfen verkehren,** und der entsprechenden Werte für die kennzeichnenden Wellenhöhen.
2. Die Seegebiete und die für sie geltenden Werte der kennzeichnenden Wellenhöhe werden durch Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten oder, **so weit dies möglich ist,** den Mitgliedstaaten und 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 **ausschließlich** 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. **Mit Ausnahme der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Schiffe** müssen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe die in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen spätestens bis zum 1. Oktober 2010 erfüllen.

Die vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie den Anforderungen der Regel II-1/8 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 (SOLAS-Norm-90) genügen, müssen die in Anlage I aufgeführten besonderen Stabilitätsanforderungen spätestens bis zum 1. Oktober 2015 erfüllen. Diese Bestimmung gilt unbeschadet des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe e) der Richtlinie 1999/35/EG.

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, **der weitere Bescheinigungen beigelegt werden können**, 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 solange das Schiff in ~~demselben oder in einem anderen Seegebiet eingesetzt wird, in dem der gleiche Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe verzeichnet wurde~~ einem Seegebiet eingesetzt wird, **das den gleichen oder einen geringeren Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe aufweist.**

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 **oder kurzzeitiger** 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~~

einen Monate, bevor die besagten zusätzlichen Schiffe in diesem Liniendienst eingesetzt werden. Zwingen jedoch unvorhergesehene Umstände dazu, rasch ein Ro-Ro-Fahrgastschiff als Ersatz einzusetzen, um eine Unterbrechung des Betriebs zu vermeiden, so gelten die Bestimmungen der Richtlinie 1999/35/EG.

- 1a. Wünscht ein Schifffahrtsunternehmen, während einer bestimmten Zeit im Jahr mit einer Höchstdauer von sechs Monaten einen regelmäßigen Liniendienst zu betreiben, so meldet es dies der zuständigen Behörde des Aufnahmestaats oder der Aufnahmestaaten spätestens drei Monate, bevor dieser Liniendienst in Betrieb genommen wird.**

Wo ein ~~solcher jahreszeitlicher~~ Betrieb unter Bedingungen geringerer kennzeichnender Wellenhöhe als der für den Ganzjahresbetrieb erfolgt, kann der ~~jahreszeitliche~~ für diese kürzere Betriebszeit anzuwendende 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 oder, soweit dies möglich ist, die Mitgliedstaaten und Drittländer an beiden Endpunkten der Strecke vereinbaren den anzuwendenden ~~jahreszeitlichen~~ Wert der kennzeichnenden Wellenhöhe für diesen kürzeren Betriebszeitraum.

2. Nach Genehmigung des ~~jahreszeitlichen~~ Betriebs im Sinne der Absätze 1 und 1a 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, die darauf abzielen, 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/EWG⁷ 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.

⁷ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

3. Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum beträgt acht Wochen.

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~~ **18 Monate nach ihrem Inkrafttreten** 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.

Geschen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident