

**DE**

00711/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 18/02/09

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009  
KOM(2009) 11 endgültig

2009/0005 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der  
Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG**

{SEK(2009) 46}  
{SEK(2008) 47}

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• *Gründe und Ziele des Vorschlags***

Dieser Vorschlag für eine Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft trägt zur Verwirklichung des Konzepts eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ein, das Gegenstand der gemeinsam mit diesem Vorschlag vorgelegten Mitteilung der Kommission KOM(2009) 10 war.

Mit diesem Konzept wird die Abschaffung oder Vereinfachung der Dokumenten- und Warenkontrollen auf Schiffen angestrebt, die zwischen Häfen im Gebiet der Europäischen Union verkehren.

Die vorgeschlagene Richtlinie soll die Richtlinie 2002/6/EG<sup>1</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 ersetzen, um folgenden Erfordernissen Rechnung zu tragen:

#### **1. Überarbeitung des FAL-Übereinkommens und Kohärenz mit den übrigen Rechtsakten der Gemeinschaft**

Durch das FAL-Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) werden auf internationaler Ebene die Verwaltungsformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in einen oder Auslaufen aus einem Hafen erleichtert und harmonisiert. Das Übereinkommen wurde am 9. April 1965 unterzeichnet und trat am 5. März 1967 in Kraft. Zahlreiche Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben dieses Übereinkommen seit seinem Inkrafttreten unterzeichnet und ratifiziert.

Am 18. Februar 2002 wurde die Richtlinie 2002/6/EG verabschiedet, in der den Mitgliedstaaten die Verwendung einiger durch das FAL-Übereinkommen standardisierter Formulare vorgeschrieben wird. Seither wurden neue gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in den Bereichen Sicherheit und Gefahrenabwehr erlassen. In der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 („Hafenstaatkontrolle“) und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr, in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen beziehungsweise in deren Änderungsfassungen wurden Formalitäten für den jeweiligen Geltungsbereich dieser Rechtsakte vorgeschrieben, und auch die Verordnung (EG) Nr. 562/2006 (Schengener Grenzkodex) enthält einschlägige Bestimmungen.

Das FAL-Übereinkommen wurde auf der 32. Sitzung des IMO/FAL-Ausschusses im

---

<sup>1</sup>

Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31).

Juli 2005 geändert, um weitere Formalitäten aufzunehmen. Im Rahmen dieser Überarbeitung des FAL-Übereinkommens wird in der Allgemeinen IMO-Erklärung (Formular 1) ein neues Feld für Angaben zu Abfällen eingefügt. Für Abfälle und Ladungsrückstände ist jedoch im Hafen auch eine Anmeldung gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände vorgeschrieben. Das Zusammenspiel dieser beiden Regelwerke muss also präzisiert werden.

Die Weiterentwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und des FAL-Übereinkommens führt dazu, dass die Verwaltungsverfahren im Seeverkehr immer komplexer werden und vereinfacht werden müssen, ohne dass dadurch das Niveau der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und des Umweltschutzes im Seeverkehr beeinträchtigt wird. In jedem Fall müssen die Delegationen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in den Sitzungen des FAL-Ausschusses darauf hinwirken, dass die Formulare des FAL-Übereinkommens und die nach geltendem Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen Formulare einander angeglichen werden.

Mit der Überarbeitung des FAL-Übereinkommens vom Juli 2005 wurden Änderungen in der Allgemeinen IMO-Erklärung, der Erklärung über die Schiffsvorräte, der Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung, der Besatzungsliste und der Fahrgästliste sowie bei den damit verbundenen Standards und empfohlenen Verfahren eingeführt. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie die gleichzeitige Verwendung von Formularen, die die IMO auf der Grundlage des im Juli 2005 geänderten IMO-Übereinkommens ausgibt, von den zuständigen Behörden in den Häfen als mit den geltenden Vorschriften der Richtlinie 2002/6/EG vereinbar zu betrachten ist.

## 2. Neues Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen muss die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständige Behörde eines Mitgliedstaats die Übermittlung bestimmter Angaben verlangen, wenn ein Schiff die Absicht bekundet, in einen Hafen auf seinem Gebiet einzulaufen. Die Europäische Kommission hat dem durch diese Verordnung eingesetzten Ausschuss für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr (MARSEC) den Entwurf eines Formulars vorgelegt, mit dem diese verlangten Angaben vereinheitlicht werden sollen. Der Ausschuss hat dieses vereinheitlichte Formular in seiner fünften Sitzung am 20. März 2005 genehmigt und angemerkt, dass die Mitgliedstaaten von Fall zu Fall auch zusätzliche (oder weniger) Angaben verlangen können. Da die Kommission der Ansicht ist, dass alle Angaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr nach einem einheitlichen, auf internationaler Ebene vom IMO/FAL-Ausschuss festgelegten Muster übermittelt werden müssten, hat sie sich um die Annahme des Musters durch diesen Ausschuss bemüht; die entsprechenden technischen Diskussionen sind noch nicht abgeschlossen, da der Ausschuss nur in großen Abständen zusammentritt. Bis zur Festlegung eines solchen einheitlichen Formulars auf internationaler Ebene schlägt sie die vorübergehende Verwendung des vom MARSEC-Ausschuss genehmigten Musters in Anhang III vor. Sobald der FAL-Ausschuss ein solches internationales einheitliches Formular angenommen hat, kann die Kommission mit Unterstützung des

MARSEC-Ausschusses dieses einheitliche Formular als einzige Grundlage für alle von den Mitgliedstaaten verlangten Angaben zur Gefahrenabwehr einführen, und zwar entsprechend dem in Artikel 9 vorgesehenen Verfahren zur Änderung der Anhänge.

### **3. Unzureichende IT-Ausstattung und Vielzahl der Behörden in den Häfen**

Noch heute erfolgt in mehr als der Hälfte der Häfen der Informationsaustausch per Fax; Systeme für die elektronische Datenübermittlung, die von allen Beteiligten der Hafengemeinschaft verwendet werden können, gibt es nur in einigen großen Häfen und wenigen Mitgliedstaaten. Dies führt zu einer Häufung repetitiver Aufgaben und kann die Vorgänge langsam und fehleranfällig machen, was sich durch die allgemeine Umstellung auf die elektronische Datenübermittlung vermeiden ließe. Mit der Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel haben das Europäische Parlament und der Rat bereits die Richtung und einen Zeitplan für diese Umstellung bei der Übermittlung der für die Zollvorgänge benötigten Daten vorgegeben. Es ist wichtig, dass die Systeme, die die Beteiligten für andere Anmeldeformalitäten als Zollförmlichkeiten nutzen können, schnell und in Abstimmung mit den Zollsystmen entwickelt werden.

### **4. Unterschiede bei der Anwendung der Richtlinie 2002/6/EG**

Aus einer Studie, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in vierzig Häfen durchgeführt hat, geht hervor, dass die Richtlinie 2002/6/EG zwar im Allgemeinen von den Mitgliedstaaten zufriedenstellend angewendet wird, das angestrebte Ziel der Vereinfachung jedoch noch nicht erreicht ist. Manchmal werden die Formulare von verschiedenen Behörden verlangt oder zuvor abgefragte Informationen nicht gestrichen; mit der Richtlinie 2002/6/EG werden also den Formalitäten, die ersetzt werden sollten, noch weitere hinzugefügt. Darüber hinaus verwenden bestimmte Häfen auch weiterhin noch Papierformulare in der Landessprache, die zum Teil zusätzliche Rubriken enthalten.

#### **• *Allgemeiner Kontext***

In ihrer Mitteilung vom 13. Juli 2006 an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Halbzeitüberprüfung des Programms zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hat die Kommission auf die Reaktionen der Mitgliedstaaten und der Industrie hin bekräftigt, dass die Verwendung der IMO/FAL-Formulare ein wichtiges Instrument zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs darstellt und ihre Aktualisierung angekündigt, um sie an die jüngsten Entscheidungen der IMO anzugelichen.

#### **• *Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet***

Die Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zielt darauf ab, die Verwaltungsformalitäten und -dokumente durch die Einführung einheitlicher Verfahren der Dokumentenbearbeitung nach dem Muster der Formulare, die im FAL-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegt wurden,

zu vereinfachen und zu harmonisieren.

- ***Übereinstimmung mit den übrigen Politiken der Gemeinschaft***

Dieser Vorschlag trägt zur Verwirklichung der Ziele der Lissabon-Agenda bei, da er auf die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie abzielt, um diese Verfahren effizienter zu gestalten.

## **2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

- ***Anhörung von interessierten Kreisen***

Die interessierten Kreise wurden über das Internet, die Vorlage vorbereitender Arbeiten bei nationalen Foren und Expertengruppen sowie durch zwei spezielle Seminare konsultiert.

Bei dieser Konsultation konnte die Meinung der verschiedenen öffentlichen und privaten Beteiligten eingeholt werden. In den Beiträgen zeigt sich ein recht breiter Konsens hinsichtlich der angestrebten Ziele der Vereinfachung. Zahlreiche konkrete Anmerkungen wurden bei den technischen Vorschriften der beiden Legislativvorschläge, die daraufhin ausgearbeitet wurden, berücksichtigt.

### **Einholung und Einbeziehung eines Gutachtens**

Die Kommission ließ im Hinblick auf die Prüfung des Kosten/Nutzenfaktors des Vorschlags ein externes Gutachten erstellen.

Der Berater bewertete Kosten und Nutzen der verschiedenen Möglichkeiten zur Erreichung des Ziels der Vereinfachung der Verwaltungsverfahren auf der Grundlage einer Auswertung der entsprechenden Literatur und von Gesprächen mit Häfen, die als repräsentativ für die Gesamtheit der europäischen Häfen gelten können.

Die wichtigsten konsultierten Organisationen waren die Mitglieder der Verbände der Seehäfen (ESPO) und der Reeder (ECSA) sowie die Vertreter der betroffenen öffentlichen Dienste (vor allem Zoll und Hafenbehörden).

Aus der Konsultation gingen keine Hinweise auf ein mit dem Vorschlag verbundenes Risiko hervor.

Eine Zusammenfassung der eingegangenen Antworten findet sich auf den „Europa“-Internetseiten der Kommission.

- ***Folgenabschätzung***

Bei der Folgenabschätzung wurden folgende Möglichkeiten geprüft:

Option A: Keinerlei Maßnahme auf Gemeinschaftsebene;

Option B: Da die Kontrollen der Waren, die sich im Binnenmarkt in Verkehr befinden, auf der Grundlage verschiedener Rechtsakte durchgeführt werden, sind bei allen diesen Rechtsvorschriften jeweils Vereinfachungen möglich;

Option C: Verabschiedung eines Pakets kohärenter Maßnahmen zur Beseitigung administrativer Hemmnisse für den freien Verkehr von Gemeinschaftswaren oder diesen gleichgestellten Waren zwischen europäischen Häfen.

Der Bericht über die Folgenabschätzung ist ein öffentliches Dokument, das auf den „Europa“-Internetseiten der Kommission eingesehen werden kann.

### 3. RECHTLICHE ASPEKTE

- ***Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme***

Zur Erreichung der gesetzten Ziele ist in diesem Richtlinienvorschlag eine Reduzierung der Angaben vorgesehen, die bei verschiedenen Hafenbehörden in repetitiver Weise zu machen sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass mit der Übermittlung der Angaben, die aufgrund der Richtlinien 95/21/EG, 2002/59/EG und 2000/59/EG, der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 und gegebenenfalls des Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vorgeschrieben sind, alle Informationen abgedeckt werden, die die Behörden beim Einlaufen in/Auslaufen aus Häfen benötigen. Einige dieser Informationen werden bereits über das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, SafeSeaNet, auf elektronischem Weg übermittelt. Internationale rechtsetzende Instanzen wie die Internationale Seeschifffahrts-Organisation oder die Weltzollorganisation haben Formate für die Übermittlung von IMO/FAL-Formularen auf elektronischem Weg entwickelt. Diese Formulare liefern den Hafenbehörden ausreichende Angaben über Schiffe aus Drittländern. Für Schiffe, die aus einem Hafen der Europäischen Union kommen, werden diese IMO/FAL-Formulare nicht verlangt. Es sind Vorkehrungen dafür zu treffen, dass alle nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben einer einzigen vom Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde auf elektronischem Weg über das SafeSeaNet-System übermittelt werden; dieses Ziel soll möglichst schnell, spätestens jedoch bis zum 15. Februar 2013 erreicht werden, da dann die Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel in Kraft tritt. Der Vorschlag enthält eine Entsprechungstabelle, in der den IMO/FAL-Formularen die nach den vorstehenden Rechtsakten vorgeschriebenen Angaben gegenübergestellt sind, sowie ein neues Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr.

In dem Richtlinienvorschlag ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten ein Jahr lang Zeit für die Umsetzung in innerstaatliches Recht haben.

- ***Rechtsgrundlage***

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

- ***Subsidiaritätsprinzip***

Zur Abschaffung von Hindernissen für den freien Verkehr von Gemeinschaftswaren, die auf dem Seeweg befördert werden, müssen Verfahren geändert werden, die in Rechtsakten der Gemeinschaft festgelegt sind; die entsprechenden Formalitäten betreffen zum einen die Schiffe und die für ihren Betrieb erforderlichen Stoffe, zum anderen die beförderten Waren. Letztere sind Gegenstand eigener Legislativvorschläge.

- ***Grundsatz der Verhältnismäßigkeit***

Die Art der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt den Mitgliedstaaten einen gewissen Spielraum, indem bestimmte Leistungsziele festgelegt werden, ohne vorzugeben, wie sie zu erreichen sind.

Es wurde die Option gewählt, die insgesamt das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis für die Betroffenen bietet.

- ***Wahl des Instruments***

Es handelt sich um den Vorschlag für eine Richtlinie, die die geltende Richtlinie 2002/6/EG ersetzen soll.

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

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt.

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

- ***Vereinfachung***

Die nationalen Behörden müssen weniger Kontrollen durchführen. Der Einsatz von IT-Kommunikationssystemen ermöglicht eine bessere Organisation der Kontrollen, die nicht von dem Vorschlag betroffen sind, und erhöht ihre Effizienz.

Die Vorschläge werden zu einer deutlichen Senkung der Kosten und Verkürzung der Umlaufzeiten führen; dies wird die Attraktivität des Seeverkehrs erhöhen und zu einer ausgewogenen Nutzung der Verkehrsträger beitragen.

- ***Eingehende Erläuterung der einzelnen Artikel des Vorschlags***

Die Artikel und Anhänge des Richtlinienvorschlags beinhalten Folgendes:

Artikel 1: Zweck der Richtlinie, nämlich Standardisierung der Verwaltungsformalitäten, Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und elektronische Übermittlung von Dokumenten.

Artikel 2: Anwendungsbereich der Richtlinie, nämlich Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Europäischen Union.

Artikel 3: Für die Zwecke der Richtlinie geltende Begriffsbestimmungen.

Artikel 4: Festlegung einer Frist von vierundzwanzig Stunden für die Übermittlung der für die Verwaltungsverfahren erforderlichen Angaben, entsprechend den in der Richtlinie 2002/59/EG und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 festgelegten Fristen.

Artikel 5: Übermittlung von Angaben, die in Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, entsprechend den darin festgelegten Vorgaben. Finden keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften Anwendung, ist die Übermittlung der Angaben

entsprechend den Bestimmungen des FAL-Übereinkommens zu akzeptieren.

Artikel 6: Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Benennung einer einzigen nationalen zuständigen Behörde, die beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Europäischen Union verlangten Angaben sammelt; dies ist die für die Einrichtung des SafeSeaNet-Systems benannte Behörde.

Artikel 7: Allgemeine Einführung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung so schnell wie möglich, spätestens bis zum 13. Februar 2013; dieses Datum ist in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel festgelegt.

Artikel 8: Ausnahme von Schiffen, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft verkehren, von der Pflicht zur Übermittlung von IMO/FAL-Formularen, wenn für die Waren die Vermutung des Gemeinschaftsstatus gilt;

Artikel 9 und Artikel 10: Berücksichtigung der geltenden Bestimmungen des Komitologieverfahrens;

Artikel 11: Modalitäten der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten, die hierfür ein Jahr ab Veröffentlichung der Richtlinie Zeit haben;

Artikel 12: Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG ein Jahr nach Veröffentlichung der Richtlinie;

Artikel 13: Inkrafttreten der Richtlinie am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung;

Artikel 14: Die Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet;

Anhang I: Liste der von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation festgelegten FAL-Formulare;

Anhang II: Wichtigste Begriffsbestimmungen des FAL-Übereinkommens und Entsprechungstabelle für IMO/FAL-Formulare und Formulare, die den geltenden Vorschriften der Gemeinschaft entsprechen;

Anhang III: Einführung eines neuen Formulars mit Angaben zur Gefahrenabwehr bis zur Festlegung eines entsprechenden Formulars durch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

**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 Kommission<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>3</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>4</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>5</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2002/6/EG<sup>6</sup> müssen die Mitgliedstaaten zur Erleichterung des Verkehrs bestimmte standardisierte Formulare (nachstehend „IMO/FAL-Formulare“) akzeptieren, die im Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (nachstehend „FAL-Übereinkommen“) vorgesehen sind.
- (2) In der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren<sup>7</sup>, der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>8</sup>, der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen

---

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31.

<sup>7</sup> ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

<sup>8</sup> ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates<sup>9</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen<sup>10</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex)<sup>11</sup> und gegebenenfalls in dem 1960 von der IMO verabschiedeten Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in seiner jeweils geltenden Fassung ist vorgeschrieben, welche Angaben ein Schiff beim Einlaufen in oder Auslaufen aus einem Hafen zu übermitteln hat; damit werden alle Angaben abgedeckt, die auf den IMO/FAL-Formularen zu machen sind. Liegen diese Angaben vor, darf kein IMO/FAL-Formular verlangt werden.

- (3) Grundsätzlich sollte vorgesehen werden, dass so schnell wie möglich, spätestens bis zum 15. Februar 2013, die Übertragung der Daten für die Meldeformalitäten auf elektronischem Wege erfolgt.
- (4) Die auf nationaler Ebene und auf Gemeinschaftsebene eingerichteten SafeSeaNet-Systeme dürften Empfang, Austausch und Verbreitung von Informationen zwischen den seeverkehrsrelevanten Informationssystemen der Mitgliedstaaten erleichtern.
- (5) Die IMO/FAL-Formulare werden hinsichtlich der zu machenden Angaben regelmäßig aktualisiert. Die vorliegende Richtlinie müsste sich daher auf die jeweils geltende Fassung dieser Formulare beziehen. Allerdings sind gegebenenfalls Formulare, die durch Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, vorrangig zu verwenden, bis die Formulare des FAL-Übereinkommens auf Vorschlag derjenigen Unterzeichnerstaaten, die Mitglied der Europäischen Union sind, so geändert wurden, dass sie die entsprechenden Angaben enthalten.
- (6) Schiffe, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft verkehren, sollten von der Vorlage der IMO/FAL-Formulare für Waren ausgenommen werden, sofern ihr Herkunfts- und Bestimmungshafen bzw. etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I im Sinne des Zollrechts liegen. Diese Ausnahme ist möglich, wenn bei den auf diesen Schiffen beförderten Waren gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>12</sup> davon ausgegangen werden kann, dass es sich um Gemeinschaftswaren handelt.
- (7) Zur Vereinheitlichung der vor dem Einlaufen zu übermittelnden Angaben zur Gefahrenabwehr, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehen sind, muss ein neues Formular eingeführt werden.
- (8) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten

---

<sup>9</sup>

ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>10</sup>

ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

<sup>11</sup>

ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1.

<sup>12</sup>

ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>13</sup> beschlossen werden.

- (9) Die Kommission sollte dazu ermächtigt werden, die Anhänge dieser Richtlinie zu ändern, sofern durch diese Änderungen der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitert wird. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie oder eine Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (10) Da das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Erleichterung des Seeverkehrs, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft entsprechend dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Grundsatz der Subsidiarität Maßnahmen ergreifen. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß demselben Artikel geht diese Richtlinie nicht über das zum Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (11) Die vorgesehenen Maßnahmen tragen zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Agenda bei.
- (12) Die Richtlinie 2002/6/EG sollte aus Gründen der Klarheit durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*  
**Zweck**

Zweck dieser Richtlinie ist die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr, die beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen sind, durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und die Rationalisierung der Meldeformalitäten.

*Artikel 2*  
**Geltungsbereich**

Diese Richtlinie gilt für die Meldeformalitäten, die Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen haben.

*Artikel 3*  
**Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

---

<sup>13</sup>

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- a) „Meldeformalitäten“ sind die Angaben, die entsprechend den geltenden Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats für Verwaltungs- oder Verfahrenszwecke zu machen sind, wenn ein Schiff in einen Hafen eines Mitgliedstaats einläuft oder aus einem solchen Hafen ausläuft;
- b) „FAL-Übereinkommen“ ist das Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 in seiner jeweils geltenden Fassung;
- c) „IMO/FAL-Formulare“ sind die im FAL-Übereinkommen vorgesehenen standardisierten Formulare, die in Anhang I beschrieben werden;
- d) „Schiff“ ist ein Seeschiff jedweder Art, das im Bereich der Seeschifffahrt betrieben wird;
- e) „SafeSeaNet“ ist das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde.

*Artikel 4*

**Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten**

Der Kapitän oder jede andere vom Betreiber des Schiffs ordnungsgemäß ermächtigte Person hat vor dem Einlaufen in einen Hafen in einem Mitgliedstaat der von diesem Staat benannten zuständigen Behörde die für die Meldeformalitäten erforderlichen Angaben zu übermitteln, und zwar

- a) mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus oder
- b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als vierundzwanzig Stunden beträgt, oder
- c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt.

Bis zur Festlegung eines einheitlichen Formulars auf internationaler Ebene sind die gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgeschriebenen Angaben mit Hilfe des Formulars in Anhang III zu übermitteln.

*Artikel 5*

**Anerkennung der IMO/FAL-Formulare**

Dienen die IMO/FAL-Formulare der Übermittlung von Angaben, die in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, betrachten die Mitgliedstaaten die in Anwendung dieses Rechtsakts übermittelten Angaben als ausreichend.

Dienen die IMO/FAL-Formulare der Übermittlung von Angaben, die nicht in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgeschrieben sind, betrachten die Mitgliedstaaten die

Meldeformalitäten gemäß Artikel 2 als ausreichend erfüllt, wenn diese Angaben den Bestimmungen des FAL-Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung entsprechen.

Die Angaben gelten als den Bestimmungen entsprechend, wenn sie unter Verwendung der in Anhang II aufgeführten Begriffsbestimmungen des FAL-Übereinkommens abgefasst und mit Hilfe der in Anhang I aufgelisteten IMO/FAL-Formulare auf die im FAL-Übereinkommen vorgeschriebene Weise übermittelt werden. Die IMO/FAL-Formulare sind entsprechend der von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation festgelegten Sprachregelung auszufüllen.

### *Artikel 6* **Zuständige Behörde**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Angaben, die ihnen aufgrund dieser Richtlinie übermittelt wurden, in ihr nationales SafeSeaNet-System eingespeist und den übrigen Mitgliedstaaten über das SafeSeaNet-System zur Verfügung gestellt werden; dafür ist die vom Hafenstaat gemäß der Richtlinie 2002/59/EG benannte zuständige Stelle verantwortlich.

### *Artikel 7* **Elektronische Übermittlung von Dokumenten**

Die Mitgliedstaaten leiten spätestens bei Inkrafttreten dieser Richtlinie die Studien und Arbeiten im Hinblick darauf ein, dass so schnell wie möglich, spätestens jedoch bis zum 15. Februar 2013, die für die Verwaltungsformalitäten erforderlichen Angaben auf elektronischem Weg übermittelt werden können.

Die hierfür verwendeten Mittel müssen interoperabel und kompatibel mit dem gemäß der Richtlinie 2002/59/EG eingerichteten SafeSeaNet-System sowie mit den in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG<sup>14</sup> vorgesehenen IT-Systemen und von diesen Systemen aus zugänglich sein, so dass jede Angabe nur einmal eingegeben werden muss. Die Mitgliedstaaten konsultieren die Wirtschaftsteilnehmer und unterrichten die Kommission entsprechend den in dieser Entscheidung vorgesehenen Modalitäten über die erzielten Fortschritte.

### *Artikel 8* **Ausnahmen**

In den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallende Schiffe, die ausschließlich zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und deren Herkunfts- und Bestimmungshafen sowie etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I im Sinne der Zollvorschriften liegen, sind – unbeschadet der geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft – von der Übermittlung der auf den IMO/FAL-Formularen zu machenden Angaben ausgenommen.

---

<sup>14</sup>

ABl. L 23 vom 26.1.2008, S. 21.

*Artikel 9*  
**Änderungsverfahren**

Die Kommission kann Maßnahmen zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie verabschieden, sofern durch diese Änderungen der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitert wird. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

*Artikel 10*  
**Ausschuss**

1. Bei der Verabschiedung von Maßnahmen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere in Bezug auf die Änderung der Anhänge dieser Richtlinie, wird die Kommission von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

Bei der Verabschiedung von Maßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, insbesondere in Bezug auf die Änderung des Anhangs III, wird die Kommission von dem durch Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 eingesetzten Ausschuss für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr (MARSEC) unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

*Artikel 11*  
**Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] an.

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

---

<sup>15</sup>

ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 12*

Die Richtlinie 2002/6/EWG wird ab dem [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] aufgehoben. Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie.

*Artikel 13*

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

*Artikel 14*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

*Im Namen des Europäischen Parlaments*    *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*    *Der Präsident*

## **ANHANG I**

*Aufstellung der in Artikel 2 genannten Meldeformalitäten, die Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erledigen haben, und der entsprechenden Angaben*

1. IMO/FAL-Formular 1 - Allgemeine IMO-Erklärung

Die Allgemeine IMO-Erklärung ist das beim Ein- und Auslaufen zu vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben übermittelt werden.

2. IMO/FAL-Formular 2 – IMO-Frachterklärung

Die Frachterklärung ist das Basisdokument, das die von den Behörden beim Einlaufen und Auslaufen verlangten Angaben zur Ladung enthält. Darüber hinaus können getrennte Angaben zu gefährlichen Ladungen verlangt werden.

3. IMO/FAL-Formular 3 - Erklärung über die Schiffsvorräte

Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist das beim Ein- und Auslaufen vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben über die Schiffsvorräte übermittelt werden.

4. IMO/FAL-Formular 4 - Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung

Die Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung ist das beim Einlaufen vorzulegende Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats die von ihnen verlangten Angaben über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung übermittelt werden. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

5. IMO/FAL-Formular 5 – IMO-Besatzungsliste

Die Besatzungsliste ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes die Angaben über die Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung übermittelt werden.

Verlangen die Behörden Angaben zur Besatzung des Schiffs, wenn es den Hafen verlässt, wird eine Kopie der bei Ankunft des Schiffs vorgelegten Besatzungsliste akzeptiert, sofern sie erneut vom Kapitän oder einem von ihm ordnungsgemäß ermächtigten Schiffsoffizier unterzeichnet wurde und bescheinigt wird, dass alle Veränderungen hinsichtlich der Anzahl oder der Zusammensetzung der Besatzung zum Zeitpunkt der Abfahrt angegeben sind beziehungsweise dass es während des Aufenthalts des Schiffs im Hafen keine Veränderung gegeben hat.

6. IMO/FAL-Formular 6 – IMO- Fahrgästliste

Bei Schiffen, die für die Beförderung von 12 oder weniger Fahrgästen zugelassen sind, ist die Fahrgästliste das Basisdokument, mit dem den Behörden eines

Mitgliedstaats beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes die Angaben über die Fahrgäste übermittelt werden.

7. IMO/FAL-Formular 7 – Gefahrgut-Manifest

Das Gefahrgut-Manifest ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats Angaben zu gefährlichen Gütern übermittelt werden. Im multimodalen Verkehr kann dieses Dokument durch das Formular für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter des IMDG-Codes in der Anlage des FAL-Übereinkommens der IMO ersetzt werden.

8. Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind

Das Formular mit Angaben zur Gefahrenabwehr, die vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates zu machen sind, ist das Basisdokument, mit dem den für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die erforderlichen Angaben in Bezug auf die Gefahrenabwehr übermittelt werden; es entspricht den Vorgaben der SOLAS-Regel XI-2/9 und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004.

9. Seegesundheitserklärung

Die Seegesundheitserklärung ist das Basisdokument, mit dem den Behörden eines Mitgliedstaats Angaben zum Gesundheitszustand an Bord sowohl während der Überfahrt als auch bei Ankunft im Hafen zu übermitteln sind.

In der nachstehenden Entsprechungstabelle sind den Formularen des FAL-Übereinkommens, soweit vorhanden, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erforderlichen Formalitäten gegenübergestellt:

*Entsprechungstabelle*

<b>Formulare des FAL-Übereinkommens der IMO</b>	<b>Einschlägige gemeinschaftliche oder internationale Rechtsvorschriften, nach denen gleichwertige Angaben vorgeschrieben sind</b>
Allgemeine IMO-Erklärung (IMO/FAL-Formular 1)	Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten (Artikel 4 der Richtlinie 2002/59/EG)
IMO-Besatzungsliste (IMO/FAL-Formular 5) und IMO-Fahrgästeliste (IMO/FAL-Formular 6)	Grenzübertrittskontrollen von Personen (Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006)
IMO Gefahrgut-Manifest (IMO/FAL-Formular 7)  Formular für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter des IMDG-Codes	Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern (Artikel 13 der Richtlinie 2002/59/EG)  Gefahrgutmeldung gemäß Kapitel 5.4 des IMDG-Code
Erklärung zur Gefahrenabwehr nach Maßgabe des Anhangs III, bis zur Festlegung eines Gefahrenabwehrblattes durch den	Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben vor dem Einlaufen in einen Hafen (Artikel 6

IMO/FAL-Ausschuss	der Verordnung (EG) Nr. 725/2004)
Entsprechender Anhang der Allgemeinen IMO-Erklärung	Seegesundheitserklärung
Entsprechendes Feld der Allgemeinen IMO-Erklärung	Meldung von Abfällen (Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG)

## **ANHANG II**

### *Begriffsbestimmungen für die Zwecke der in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldeformalitäten*

1. „Ladung“: Alle auf einem Schiff beförderten Güter, Waren, Gegenstände und Artikel jeder Art mit Ausnahme von Postsachen, Schiffsvorräten, Schiffsersatzteilen und Schiffsausrüstung, der persönlichen Habe und Waren im Besitz der Besatzung und des begleiteten Reisegepäcks der Fahrgäste;
2. „Schiffsvorräte“: Güter — auch verbrauchbare —, die zum Gebrauch auf dem Schiff oder zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treib- und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffsersatzteile Güter, die zum Gebrauch auf dem Schiff bestimmt sind, einschließlich Verbrauchsgütern, Gütern, die zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treibstoff und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffsersatzteile;
3. „Schiffsausrüstung“: Gegenstände, ausgenommen Schiffsersatzteile, die an Bord eines Schiffes zum dortigen Gebrauch befördert werden und beweglich, aber nicht verbrauchbar sind, einschließlich des Zubehörs wie Rettungsboote, Rettungsvorrichtungen, Möbel, Schiffsgerät und Ähnliches;
4. „Schiffsersatzteile“: Gegenstände, die zur Reparatur oder zum Ersatz von Teilen des Schiffes bestimmt sind, auf dem sie befördert werden;
5. „persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung“: Kleidungsstücke, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel, einschließlich etwaiger Zahlungsmittel, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden;
6. „Besatzungsmitglied“: jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes tatsächlich an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist;
7. „Fahrgast“: jede Person an Bord eines Schiffes außer Besatzungsmitgliedern und Kindern unter einem Jahr.