



Brüssel, den 7. November 2016
(OR. en)

13848/16

**Interinstitutionelles Dossier:
2016/0171 (COD)**

MAR 279
CODEC 1558

BERICHT

Absender: Vorsitz

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

Nr. Komm.dok.: 9964/16 MAR 161 CODEC 847

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 1. Dezember 2016**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten

– Sachstandsbericht

KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 7. Juni 2016 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Der Vorschlag ist Teil einer umfassenderen Überarbeitung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe, die im Einklang mit einem von der Kommission durchgeführten "Fitness-Check"¹ erfolgt.

¹ REFIT – Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – "Fitness-Check" (Dok. 13230/15 + ADD 1 und 2).

3. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 98/41/EG des Rates² zu ändern, um die bestehenden Anforderungen an die Zählung und Registrierung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern an Bord von Fahrgastschiffen zu aktualisieren, zu präzisieren und zu vereinfachen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau zu erhöhen.
4. Mit der Richtlinie 98/41/EG sollen überfüllte Fahrgastschiffe vermieden, Such- und Rettungseinsätze erleichtert und unmittelbare Folgemaßnahmen ermöglicht werden. Allerdings haben die jüngsten Vorfälle, insbesondere der Brand an Bord der Fähre "Norman Atlantic" im Dezember 2014, gezeigt, dass die Rechtsvorschriften über die Registrierung von an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen überarbeitet und aktualisiert werden müssen.
5. Die wichtigste Änderung gegenüber der geltenden Richtlinie betrifft die Digitalisierung, d. h., die Daten werden nicht mehr von den Reedereien aufbewahrt, sondern würden stattdessen an die gemäß der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³ eingerichteten nationalen einzigen Fenster für den Seeverkehr übermittelt.
6. Um die Belastung für die Gesellschaften bei kurzen Fahrten zu verringern, könnten jedoch als Alternative die Daten der benannten Behörde über das automatische Identifizierungssystem (AIS) des Schiffes zur Verfügung gestellt werden.
7. Bei längeren Fahrten sollten die einschlägigen Angaben (Name, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Geburtsjahr und von Fahrgästen freiwillig gemachte Angaben über besondere benötigte Betreuung oder Hilfe) in dem einzigen Fenster bei der Abfahrt des Schiffes, spätestens jedoch 30 Minuten nach dessen Abfahrt registriert werden.
8. Nach Auffassung der Kommission würde dies sowohl bei kürzeren als auch bei längeren Fahrten
 - es dem Such- und Rettungszentrum vor Ort ermöglichen, in einem Notfall sofort an Informationen über die an Bord befindlichen Personen zu gelangen, unabhängig davon, ob eine Kontaktperson in der Gesellschaft verfügbar ist,

² Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

³ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

- das gleichzeitige Bestehen ähnlicher Meldepflichten, die über mehrere Rechtsakte verteilt sind, beenden
 - und doppelte Meldepflichten für bestimmte Betreiber beseitigen.
9. Die Meldung der Staatsangehörigkeit, die eine Neuerung ist, würde auf der Grundlage einer Eigenerklärung des Fahrgastes erfolgen und nicht für andere Zwecke als zur Identifizierung der Person verwendet werden (sofern dies nicht aufgrund anderer Rechtsvorschriften beispielsweise zu Zwecken der Grenzkontrolle erforderlich ist).
10. Außerdem soll mit dem Vorschlag die Frist für die Aufbewahrung personenbezogener Daten genauer bestimmt werden, damit die EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten ihren Niederschlag finden.
11. Ferner wird der Geltungsbereich präzisiert und an andere EU-Rechtsvorschriften angepasst (durch die Definitionen der Begriffe "Seegebiet" und "Hafengebiet").
12. Schließlich wird mit dem Vorschlag die Richtlinie 98/41/EG an die Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union über die an die Kommission übertragene Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten angepasst.

BERATUNGEN IM RAT

13. Die Kommission hat die Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 7. Juni 2016 mündlich erläutert.
14. Nach einer ersten Vorstellung des Vorschlags durch die Kommission im Juli 2016 hat die Gruppe "Seeverkehr" im Oktober 2016 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen.
15. Am 3. November 2016 hat die Gruppe "Seeverkehr" die erste Prüfung der einzelnen Artikel abgeschlossen.
16. Es sei angemerkt, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung beigelegt war. Dennoch wurde der REFIT-Bericht der Kommission in der Sitzung der Gruppe "Seeverkehr" vom Oktober 2015 vorgestellt und erörtert. Darüber hinaus war dem Kommissionsvorschlag ein Umsetzungsplan und eine Übersicht über die Vereinfachungsvorschläge⁴ beigelegt.

⁴ Dok. 9964/16 + ADD 1 und ADD 2.

ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

17. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 1. August 2016 Frau Izaskun Bilbao Barandica (ALDE-Spanien) als Berichterstatterin benannt.

DIE STANDPUNKTE DER MITGLIEDSTAATEN ZU DEM VORSCHLAG

In der Gruppe "Seeverkehr" wurden folgende Standpunkte vertreten:

18. Die Mitgliedstaaten haben im Allgemeinen die wichtigsten Ziele des Vorschlags – Modernisierung und Vereinfachung – positiv aufgenommen und begrüßt.
19. Hinsichtlich der Nutzung des nationalen einzigen Fensters haben mehrere Delegationen Bedenken geäußert, insbesondere in Bezug auf den Stand seiner Umsetzung. Es wurde darauf hingewiesen, dass die nationalen einzigen Fenster erst vor kurzem in Betrieb genommen wurden und nicht unbedingt über alle erforderlichen Funktionen verfügen. Allgemein wurden Bedenken dahin gehend geäußert, dass der Vorschlag in seiner jetzigen Form zusätzlichen Verwaltungsaufwand bewirken könnte. Vor diesem Hintergrund haben einige Delegationen vorgeschlagen, langsam vorzugehen und möglicherweise auf die Überarbeitung der Richtlinie 2010/65/EU zu warten und sich erst dann mit dem Vorschlag zu befassen. Andere Delegationen sind hingegen der Auffassung, dass die Arbeit fortgesetzt werden sollte.
20. Mehrere Delegationen haben zudem die Nutzung des AIS für die Datenübermittlung kritisiert, weil beispielsweise die zuständigen Behörden oder Dienste (wie etwa Such- und Rettungsdienste) möglicherweise zurzeit keinen Zugang zu dem System haben. Außerdem wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die Nutzung des AIS als Kommunikationsmittel in denjenigen Mitgliedstaaten beschränkt ist, die sich dafür entschieden haben, Schiffe mit weniger als 300 Bruttotonnen von der Verpflichtung zum Führen dieses Systems auszunehmen. Daher schlugen einige Delegationen vor, dass es insbesondere für kürzere Reisen und/oder kleine Schiffe weiterhin ein dritte, landseitige Option geben sollte.

21. Bei der Frist von 30 Minuten für die Registrierung der an Bord befindlichen Personen in Listen waren einige Delegationen der Auffassung, dass diese Zeitspanne verringert werden könnte. Einige Delegationen forderten ferner, die Dateneingabe weiter mit den geltenden Meldepflichten (z. B. die FAL-Formulare⁵ gemäß der Richtlinie 2010/65/EU) zu harmonisieren und das "Geburtsdatum" anstelle des "Geburtsjahres" zu erfassen.
22. Mehrere Delegationen äußerten Bedenken hinsichtlich der Bestimmungen über den Datenschutz und den Schutz der Privatsphäre, so z. B. im Zusammenhang mit der Verwendung zu anderen Zwecken als Sicherheitszwecken (nicht erlaubt, sofern nicht in einschlägigen Rechtsvorschriften speziell vorgesehen), der Frist für die Aufbewahrung (von einigen als zu kurz angesehen) und der Möglichkeit zur Überprüfung der Richtigkeit der Angaben (wozu die benannten Behörden der Mitgliedstaaten verpflichtet wären). In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der Europäische Datenschutzbeauftragte, der für die Überwachung der Anwendung der Datenschutzvorschriften durch die EU-Institutionen zuständig ist, noch nicht seine förmliche Stellungnahme abgegeben hat.
23. Einige Delegationen würden gerne eindeutiger festlegen, dass die Vorschriften nicht für Binnenschiffe gelten.
24. Außerdem sollte überprüft werden, ob Binnenstaaten die Richtlinie umsetzen müssen.
25. Schließlich wird die Umsetzungsfrist (12 Monate) allgemein als zu kurz betrachtet; mehrere Delegationen forderten eine Frist von 24 bzw. 36 Monaten.

SCHLUSSFOLGERUNG

26. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat wird ersucht, die bei der Prüfung der vorgeschlagenen Richtlinie erzielten Fortschritte zur Kenntnis zu nehmen.

⁵ Die FAL-Formulare wurden mit dem Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs von 1965 ("FAL-Übereinkommen") eingeführt.