



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 25.6.2014  
COM(2014) 320 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN  
RAT**

**über das Funktionieren der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe  
beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten**

## 1. EINLEITUNG

Im Seeverkehr müssen komplexe Verwaltungsverfahren gemäß einer Vielzahl von internationalen, EU- und nationalen Rechtsvorschriften in den Bereichen Zoll, Steuern, Einwanderung, Sicherheit und Gefahrenabwehr, Abfälle, Gesundheitsschutz usw. eingehalten werden. Die Behörden verlangen daher beim Einlaufen und/oder Auslaufen eines Schiffes zahlreiche diese Bereiche betreffende Unterlagen und Informationen. Diese Formalitäten und die zugehörigen Verfahren überschneiden sich oft und werden als zeitaufwändig empfunden, was zu Kosten und Verzögerungen führt, durch die der Seeverkehr an Attraktivität verlieren könnte.

Am 20. Oktober 2010 wurde die Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten<sup>1</sup> (Richtlinie über Meldeformalitäten) angenommen. Mit der Richtlinie sollen einige dieser Verfahren vereinfacht und harmonisiert werden durch Festlegung eines einheitlichen elektronischen Systems für die Datenübermittlung und Rationalisierung der Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und Auslaufen aus EU-Häfen, um so den Verwaltungsaufwand für die Seeschiffahrtsunternehmen zu verringern. In der Praxis bedeutet dies, dass die Mitgliedstaaten bis spätestens 1. Juni 2015 akzeptieren, dass diese im Anhang der Richtlinie aufgeführten Meldeformalitäten in elektronischem Format vorliegen und über ein nationales einziges Fenster („Single Window“) übermittelt werden.

Gemäß Artikel 15 der Richtlinie hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über das Funktionieren dieser Richtlinie Bericht zu erstatten; dies schließt ein:

- die Fortschritte im Hinblick auf die Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten, d. h. die Einführung des nationalen einzigen Fensters;
- die Verfügbarkeit von Daten über den Schiffsverkehr/die Schiffsbewegungen in der Union und/oder über Schiffe, die Häfen in einem Drittland anlaufen;
- die konkrete Möglichkeit, die Formalitäten für Schiffe, die in den Hafen eines Drittstaates oder in eine Freizone eingelaufen sind, zu vermeiden oder zu vereinfachen;
- die Kompatibilität des Binnenschiffahrtsinformationsdienstes („River Information System“) mit den elektronischen Systemen;
- die Möglichkeit, die mit der Richtlinie eingeführte Vereinfachung auf die Binnenschiffahrt auszuweiten.

Dieser Bericht wird sich mit diesen Fragen befassen. Da die Einrichtung des „einzigen Fensters“ die wichtigste Anforderung der Richtlinie ist, wird sie unter einer eigenen Überschrift (Überschrift 3) behandelt. Die übrigen Themen werden unter Überschrift 4 behandelt. Darüber hinaus informiert der Bericht über die künftigen Pläne zur Verbesserung des Informationsaustauschs im Seeverkehr sowie zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands.

---

<sup>1</sup> ABl. L 283 vom 29.10.2010.

Zur Vorbereitung dieses Berichts wurde ein Berater mit der Durchführung einer Studie<sup>2</sup> zu den vorstehend genannten Aspekten beauftragt.

## 2. HINTERGRUND

Die Richtlinie über Meldeformalitäten wurde von der Kommission im Rahmen der **Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen**<sup>3</sup> vorgeschlagen, in der Strategien und Maßnahmen zur Harmonisierung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren im Kurzstreckenseeverkehr eingeführt wurden, um so die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs innerhalb der EU zu verbessern.

Zwischen der Richtlinie über Meldeformalitäten und der **Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG**<sup>4</sup> wurde eine Verbindung hergestellt, insbesondere im Hinblick auf „SafeSeaNet“<sup>5</sup>, das System der Union für den Seeverkehrsaustausch. Die relevanten Informationen für die Berichterstattung sind über das SafeSeaNet-System auszutauschen, das neben der Sicherheitsfunktion den Austausch zusätzlicher Informationen zur Erleichterung des Seeverkehrs ermöglicht.

Im Rahmen des „**Blauen Gürtels**“, einer neuen Initiative, die die Ziele der Richtlinie über Meldeformalitäten ergänzt und Teil der Binnenmarktakte II<sup>6</sup> ist, wird die Schaffung eines echten Seeverkehrsbinnenmarktes gefordert, indem für zwischen EU-Seehäfen beförderte EU-Waren nicht mehr dieselben Verwaltungs- und Zollformalitäten gelten wie für aus Überseehäfen eintreffende Waren. Genauer gesagt sieht die Mitteilung „Der Blaue Gürtel“<sup>7</sup> die Einführung eines harmonisierten elektronischen Zoll-Ladungsmanifests, des so genannten eManifests vor, wodurch der Seeverkehr für Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, weiter erleichtert und gleichzeitig der Verwaltungsaufwand harmonisiert und verringert werden soll.

## 3. UMSETZUNG DER NATIONALEN EINZIGEN FENSTER

Das Konzept des „einzigen Fensters“ ist die wichtigste Voraussetzung für die Umsetzung der Richtlinie über die Meldeformalitäten.

Das einzige Fenster:

- ist der Ort, über den alle Informationen einmal gemeldet und den für die verschiedenen Bereiche (Hafen, Zoll, Sicherheit, Gesundheit und

---

<sup>2</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-12-reporting-obligation-2010I0065-final-report.pdf>

<sup>3</sup> KOM(2009) 10 endg. vom 21.1.2009.

<sup>4</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002.

<sup>5</sup> SafeSeaNet ist ein von der EMSA verwaltetes und technisch weiterentwickeltes elektronisches Melde- und Informationsaustauschsystem für den Schiffsverkehr. Es liefert u. a. Angaben zu Identifizierung, Position und Status eines Schiffes, Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten, Meldungen von Vorkommnissen und Einzelheiten zu Gefahrgut.

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final vom 3.10.2012.

<sup>7</sup> COM(2013) 510 final vom 8.7.2013.

Grenzkontrolle) zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden;

- verbindet SafeSeaNet, die elektronische Zollabfertigung (e-Zoll) und andere elektronische Systeme miteinander und
- muss interoperabel und mit dem SafeSeaNet-System und, soweit anwendbar, mit den Systemen gemäß der Entscheidung 70/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel kompatibel und von diesen aus zugänglich sein<sup>8</sup>.

### **3.1. Aktueller Stand**

#### *3.1.1. Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten gemäß Artikel 3 der Richtlinie über Meldeformalitäten auf Ebene der Mitgliedstaaten*

Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie über Meldeformalitäten besagt, dass jeder Mitgliedstaat Maßnahmen trifft, durch die sichergestellt wird, dass die Meldeformalitäten innerhalb des Mitgliedstaats in harmonisierter und koordinierter Weise angefordert werden.

Alle Mitgliedstaaten haben die Richtlinie umgesetzt und bereits Initiativen zur Umsetzung eines nationalen einzigen Fensters im Seeverkehrsbereich ergriffen. Die 1) Konzepte für das „einzige Fenster“, Systeme und Umgebungen, 2) die Konzepte zur Schaffung eines einzigen Fensters und 3) der Entwicklungsstand in den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden sich jedoch erheblich voneinander.

In einigen Mitgliedstaaten sind die technischen Spezifikationen (siehe unten) noch nicht abgeschlossen; in anderen Mitgliedstaaten wird die geltende Infrastruktur der Meldeformalitäten modernisiert, zusammengeschaltet oder „umgebaut“, um das nationale einzige Fenster im Einklang mit der Richtlinie einzurichten.

Die Einbeziehung verschiedener Behörden und privater Akteure aus zahlreichen Politikbereichen (u. a. Seeverkehr, Zoll, Gesundheit und Grenzkontrolle) führt zu einem komplexen Umsetzungs- und Koordinierungsprozess. Es bedarf erheblicher Anstrengungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die kontinuierliche Einbindung dieser Beteiligten und die Gewährleistung einer kohärenten und wirksamen Koordinierung.

Darüber hinaus stehen die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Maß vor folgenden Herausforderungen:

- Auswirkungen der Umsetzung auf die verfügbaren Haushaltsmittel und die Haushaltsverfahren der Mitgliedstaaten und Beteiligten
- Bedenken und/oder rechtliche Schwierigkeiten in Bezug auf den Austausch von vertraulichen/sensiblen Informationen und die Gewährleistung der Datenqualität
- auf EU-Ebene wurden bislang keine oder ungenügende technische Spezifikationen entwickelt
- der Zeitplan für die Umsetzung, der auch mit der Entwicklung des eManifests im Rahmen des „Blauen Gürtels“ (siehe unten) verbunden ist.

---

<sup>8</sup>

ABl. L 23 vom 26.1.2008.

Die Schifffahrtsindustrie wies auf die Gefahr hin, dass in Ermangelung von mehr Interoperabilitätsnormen und Harmonisierung der auf nationaler Ebene erforderlichen Informationen die von den Mitgliedstaaten entwickelten Systeme für die nationalen einzigen Fenster recht unterschiedlich ausfallen könnten, was möglicherweise die Entwicklung spezifischer Schnittstellen erfordern würde, damit die Industrie mit den Systemen aller Mitgliedstaaten arbeiten kann; dadurch könnten wiederum die Kosten der Umsetzung steigen und der Nutzen für die Branche sinken.

### *3.1.2. Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten gemäß Artikel 3 der Richtlinie über Meldeformalitäten auf EU-Ebene*

Nach Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie über Meldeformalitäten entwickelt die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Verfahren zur Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten innerhalb der Union. Es ist jedoch zu beachten, dass in der Richtlinie keine spezifischen Verfahren festgelegt sind, die als Anreiz für eine Harmonisierung zu verbindlichen Rechtsakten führen könnten.

Zu diesem Zweck hat die Kommission die „**eMS-Gruppe**“ (Expert group on maritime simplification and electronic information services) eingerichtet, die die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten in koordinierter Weise unterstützen soll. Darüber hinaus können Vertreter der wichtigsten Verbände der Interessenträger die Arbeit der Gruppe als Beobachter verfolgen. Die Organisation der eMS-Gruppe wird in Anhang I erläutert.

Die Richtlinie wird **schrittweise** umgesetzt:

- (1) Phase 1: Entwicklung funktionaler Spezifikationen
- (2) Phase 2: Entwicklung technischer Spezifikationen
- (3) Phase 3: Technische Durchführung
- (4) Phase 4: Tests
- (5) Phase 5: Erste operative Phase

Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Phasen ist Anhang II zu entnehmen.

Der ursprüngliche Plan sah die Entwicklung gemeinsamer funktionaler Spezifikationen (Phase 1) im Laufe der Jahre 2012 und 2013 und der technischen Spezifikationen (Phase 2) bis Ende 2013 vor. Bislang haben die jeweiligen Untergruppen funktionale Spezifikationen für fast alle im Anhang der Richtlinie über Meldeformalitäten aufgeführten spezifischen Meldungen festgelegt. Eine Reihe gemeinsamer Daten und Themen von horizontaler Dimension wurden ermittelt, überprüft und auf horizontaler Ebene harmonisiert. Die Untergruppe für Datenzuordnung und Funktionen hat einen harmonisierten Datensatz für Angaben vorgeschlagen, die bei Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie zu machen sind, doch sind die Arbeiten noch nicht abgeschlossen.

Geschäftsregeln für das FAL-Formular Nr. 2 (Frachterklärung) und das Ladungsmanifest wurden bislang nicht ausgearbeitet und es wurde bei der Datenzuordnung nicht berücksichtigt, um die Entwicklung von Spezifikationen für das eManifest durch die Kommissionsdienststellen nicht zu behindern. Das eManifest, das beim nationalen einzigen Fenster eingereicht werden sollte, ist Teil der Initiative „Blauer Gürtel“. Da der gesamte Harmonisierungsprozess zu gemeinsamen Definitionen und Formaten der in Bezug auf die verschiedenen

Formalitäten erforderlichen Daten führt, werden die Kommissionsdienststellen sich bemühen, die technischen Spezifikationen für das harmonisierte elektronische Ladungsmanifest und die übrigen Meldeformalitäten gemäß der Richtlinie 2010/65/EU zu harmonisieren. Das eManifest wird derzeit noch erörtert.

Die technische Umsetzungsphase begann Anfang 2014, einige Mitgliedstaaten warten mit der praktischen Umsetzung jedoch, bis die funktionalen und technischen Spezifikationen abgeschlossen sind. Den vorstehenden Ausführungen zufolge wurden die technischen Spezifikationen, d. h. Datendefinitionen und Datenformate bislang nur für die Formalitäten entwickelt, für die vereinbarte funktionale Spezifikationen gelten. Es gibt indessen noch einiges zu tun.

Dies könnte Auswirkungen auf den künftigen Zeitplan haben, da die Systeme in der ersten Jahreshälfte 2015 für die Tests bereit sein müssen, damit die erste operative Phase bis spätestens 1. Juni 2015 beginnen kann.

### 3.1.3. *Unterstützende Projekte*

Um die Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten weiter zu erleichtern, hat die Kommission die Demonstrationsprojekte AnNa und IMP initiiert, an denen eine Reihe von Mitgliedstaaten beteiligt sind.

#### 3.1.3.1. Das IMP-Demonstrationsprojekt

Das mit 700 000 EUR ausgestattete IMP-Demonstrationsprojekt dient der Umsetzung der Maßnahme 3.1 des Arbeitsprogramms für die integrierte Meerespolitik (IMP) zur Weiterentwicklung von SafeSeaNet. Mit seiner Durchführung wurde EMSA beauftragt.

Das Demonstrationsprojekt dient der Entwicklung der Software und der Dienstekomponenten, die angewendet würden, um die teilnehmenden Mitgliedstaaten (Bulgarien, Griechenland, Italien, Malta, Rumänien) und Norwegen bei der Umsetzung ihrer nationalen einzigen Fenster in Einklang mit der Richtlinie über Meldeformalitäten zu unterstützen. Dadurch könnten die teilnehmenden Mitgliedstaaten bei der Umsetzung ihrer nationalen einzigen Fenster Kosten und Zeit sparen, indem sie die im Rahmen des Projekts zentral erstellten Komponenten weiterverwenden und in ihre eigenen nationalen Systeme integrieren.

Die Hauptleistung des Projekts ist die Entwicklung und Umsetzung eines Prototyps eines nationalen einzigen Fensters, der die Informationsflüsse prüft zwischen

- der Schifffahrtsindustrie (z. B. Schiffsagent/Kapitän/ordnungsgemäß ermächtigte Person) und dem nationalen einzigen Fenster,
- dem nationalen einzigen Fenster und Behörden (Seeverkehrssicherheit, Zoll, Grenzkontrollen, Gesundheit, Hafenbehörden und andere Behörden, die in Betracht kommen könnten) und
- dem zentralen SafeSeaNet-System und dem nationalen einzigen Fenster.

Eine erste Version des Prototyps wurde im Laufe des Jahres 2013 freigegeben und getestet. Diese Version bot die Möglichkeit, die Meldeformalitäten über eine harmonisierte Schnittstelle zu erfüllen. Datenstruktur und -formate beruhen auf den Ergebnissen der Arbeiten der Untergruppe „eMS Datenzuordnung und Funktionalitäten“ (eMS Data Mapping and Functionalities). Eine zweite Version des Prototyps mit Behördenschnittstellen zur Verarbeitung der von den Schiffsdatenlieferanten übermittelten Informationen und zur Aufzeichnung



einschlägiger Entscheidungen, die den Informationsaustausch mit SafeSeaNet ermöglicht, wurde Anfang 2014 zur Verfügung gestellt. Die Weiterentwicklung im Laufe des Jahres 2014 ist vorgesehen, wobei die Schlussphase des Projekts bis November 2014 laufen soll.

### 3.1.3.2. Das AnNa-Projekt<sup>9</sup>

AnNa, ein im Rahmen der Mehrjährigen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen des TEN-V-Programms „Meeresautobahnen“ aus dem Jahr 2012 ausgewähltes Projekt, das mit 37 076 000 EUR ausgestattet ist und von 2012 bis 2015 läuft, steht für „Advanced National Networks for Administrations“ (fortgeschrittene nationale Verwaltungsnetze) und ist ein Projekt der Mitgliedstaaten zur Unterstützung der wirksamen Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten. Ziel des Projekts ist die Unterstützung der wirksamen und nachhaltigen Entwicklung nationaler einziger Fenster im Einklang mit der Richtlinie (z. B. durch Unterstützung einer IKT-gestützten Integration von Systemen im Rahmen der Weiterentwicklung des einzigen Fensters im Seeverkehrsbereich).

14 Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Italien, Lettland, Niederlande, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowenien, Spanien, das Vereinigte Königreich und Zypern) sind aktiv an dem Projekt beteiligt; 6 weitere (Dänemark, Deutschland, Finnland, Irland, Kroatien und Malta) haben Beobachterstatus<sup>10</sup>. Außerdem sind mehrere Seeverkehrs-Interessenverbände<sup>11</sup> in das Projekt einbezogen. AnNa arbeitet nach einem Bottom-up-Ansatz und unterstützt die nationalen Verwaltungen beim Aufbau ihrer einzigen Fenster im Seeverkehrsbereich sowie die (System)-Integration innerhalb und zwischen den nationalen einzigen Fenstern im Seeverkehrsbereich (Schiff-Land sowie zwischen den verschiedenen Dienststellen und Verwaltungen), unter Berücksichtigung der Notwendigkeit:

- die bereits verfügbaren Daten und (internationalen) Datenmodelle optimal zu nutzen;
- klar anzugeben, welche Daten die Behörden (von Gesetzes wegen) und die Betreiber der Logistikkette benötigen;
- zu ermitteln, wie Daten weiterverwendet werden können;
- längerfristig zu denken; dies bedeutet, dass in Bezug auf Arbeit und Investitionen das Kosten-Nutzen-Verhältnis (auch in Bezug auf Investitionen in Hafengemeinschaftssysteme) sowie die Umsetzung der europäischen

---

<sup>9</sup> [www.annamsw.eu](http://www.annamsw.eu).

<sup>10</sup> Außerdem haben Island, Israel, Montenegro und Norwegen Beobachterstatus.

<sup>11</sup> CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations, Europäischer Kapitänsverband), CLECAT (European organisation for freight forwarding, logistics and customs, Europäische Organisation für Spedition, Logistik und Zoll), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations, Internationale Föderation der Spediteursverbände), ECASBA (European Community Association of Ship brokers and agents, Vereinigung der Schiffsmakler und Schiffsagenten der Europäischen Gemeinschaft), ECSA (European Community Shipowners' Association, Verband der Reeder der Europäischen Gemeinschaft), EHMC (European Harbour Masters' Committee, Zusammenschluss der Europäischen Hafenmeister), EPCSA (European Port Community Systems Association, Europäischer Verband der Hafengemeinschaftssysteme), ESPO (European Sea Port Association, Verband der Europäischen Seehäfen), WSC (World Shipping Council, Weltschiffahrtsrat) und WCO (World Customs Organisation, Weltzollorganisation).

verkehrspolitischen Agenda, einschließlich der mit e-Freight und e-Zoll verfolgten Ziele, zu berücksichtigen sind;

- einen Rahmen zu entwickeln mit einer Checkliste für durchführbare Maßnahmen (einschließlich ihrer internationalen Perspektive).

Funktionale und technische Anforderungen werden ebenso ausgearbeitet wie ein vorläufiger Masterplan für die Mindestanforderungen der Richtlinie und ein Strategiepapier der Interessengruppen, in dem die Standpunkte der verschiedenen beteiligten Organisationen dargelegt werden. In der nächsten Phase werden Pilotprojekte gestartet, um verschiedene Konzepte und Ideen für die Umsetzung der Richtlinie zu prüfen.

Damit es nicht zu Überschneidungen oder im Widerspruch zur Tätigkeit der eMS-Gruppe stehenden Maßnahmen kommt, werden die Ergebnisse des AnNa-Projekts der eMS-Gruppe vorgelegt und von dieser validiert.

Sowohl das IMP-Demonstrationsprojekt als auch das AnNa-Projekt sollen dem Bedarf einiger Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten gerecht werden. Die Arbeiten im Rahmen des IMP-Demonstrationsprojekts und des AnNa-Projekts werden als Zusatznutzen für die Arbeit der eMS-Gruppe bzw. ihrer Untergruppen im Hinblick auf die gesamte Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten erachtet, sofern sie angemessen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

#### **4. SONSTIGE BERICHTERSTATTUNG NACH ARTIKEL 15**

##### **4.1. Verfügbare Daten über den Schiffsverkehr/die Schiffsbewegungen in der Union und/oder über Schiffe, die Häfen in einem Drittland oder in Freizonen anlaufen**

Es gibt derzeit keine detaillierten Angaben zum Umfang des Verkehrs/der Schiffsbewegungen zwischen EU-Häfen oder zur Zahl der Schiffe, die Häfen in einem Drittland vorübergehend anlaufen oder in Freizonen einfahren. Nach Angaben der beteiligten Organisationen wie ECSA und WSC läuft die überwiegende Mehrheit der Schiffe in EU-Gewässern vorübergehend Häfen in Drittstaaten an, doch sind keine genauen Daten öffentlich zugänglich, weder über die Ladungsmengen noch über das Verkehrsaufkommen.

Alle Angaben zur Ladung sind dem Ladungsmanifest zu entnehmen. Ladungsdaten werden dem Zoll für finanzielle und andere Zwecke und den Häfen/Terminals aus betrieblichen Gründen vorgelegt. Sie werden auf vertraulicher Grundlage für diese spezifischen Zwecke ausgetauscht und dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Person oder Behörde, die die Daten bereitstellt, für andere Zwecke verwendet werden.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, der Kommission (Eurostat) Ladungsdaten zu liefern, aber diese Daten können nur zu den in der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs<sup>12</sup> festgelegten Zwecken verwendet werden. Daten über den Seeverkehr auf Hafenebene werden von der Arbeitsgruppe

<sup>12</sup>

ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 29.



Seeverkehrsstatistik als vertraulich eingestuft<sup>13</sup>. Stattdessen verbreitet Eurostat Statistiken zu den Ladungsmengen auf der Aggregationsebene des Hafen- und Küstengebiets. Auch andere Statistiken sind öffentlich zugänglich, doch sind sie zu allgemein gehalten (sie beziehen sich nicht auf bestimmte Frachtbeförderungen) und/oder sie sind nicht mit Daten über die Schiffsbewegungen verknüpft.

Daten über Schiffsbewegungen sind in den Meldeformalitäten enthalten (Meldevorschriften in Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr im Hafen, Meldung von gefährlichen Gütern an Bord von Schiffen usw.) oder über automatische Identifizierungssysteme (Automatic Identifications Systems, AIS)<sup>14</sup> und Systeme zur Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-range Identification and Tracking – LRIT)<sup>15</sup> erhältlich. Es liegen nur wenige Studien mit analysierten Daten zu Schiffsbewegungen für ein bestimmtes Gebiet, bestimmte Schiffstypen oder bestimmte Zeiträume vor und sie reichen nicht aus, um sich einen Überblick über die Zahl der Schiffsbewegungen innerhalb der EU und von und zu Häfen in Drittländern oder Freizonen zu verschaffen.

Studien zur Verknüpfung von Schiffsbewegungen mit Hafen-/Frachtverkehr wurden (erfolgreich) auf Hafen- oder Terminalebene durchgeführt. Es wäre zwar theoretisch möglich, beispielsweise AIS-Daten mit Ladungsdaten abzugleichen, doch wäre dies auf EU-Ebene äußerst schwierig. Die Menge der Daten in den AIS-Datenbanken ist enorm und aus Gründen der Vertraulichkeit sind Ladungsdaten von den Häfen nicht einfach zu bekommen.

Die allgemeine Verbreitung der im Rahmen der Richtlinie 2009/42/EG erhobenen Daten zum Frachtvolumen zwischen zwei Häfen würde sowohl gegen den im Verhaltenskodex für europäische Statistiken als auch im Rechtsrahmen für Eurostat und die nationalen statistischen Ämter verankerten Grundsatz der Vertraulichkeit der Daten verstoßen. Entsprechend qualifizierte Forscher können jedoch für wissenschaftliche Zwecke Zugang zu vertraulichen Mikrodaten erhalten, sofern die Leitlinien von Eurostat für diesen Zugang eingehalten werden.

Detaillierte Daten über Schiffsbewegungen könnten mithilfe von Informationen aus dem AIS abgeleitet werden. Ferner könnten Informationen auch auf der Grundlage der Meldeformalitäten für die Schifffahrt und – in Zukunft – des eManifests gesammelt werden.

---

<sup>13</sup> Die Arbeitsgruppe Seeverkehrsstatistik ist eine Sachverständigengruppe der Kommission, die die Kommission in Fragen in Zusammenhang mit dem betreffenden Bereich berät, eng mit den statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten und der Kommission zusammenarbeitet und den Austausch von Informationen, Erfahrungen und bewährten Verfahren erleichtert.

<sup>14</sup> Das AIS wurde durch das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in der geänderten Fassung eingeführt und schreibt vor, dass alle Schiffe mit automatischen Identifizierungssystemen ausgerüstet sein müssen, die in der Lage sind, Informationen über das Schiff automatisch an andere Schiffe und die Küstenbehörden zu übermitteln.

<sup>15</sup> Das LRIT wird durch SOLAS in der geänderten Fassung eingeführt. Mit den LRIT-Berichten über die Schiffsposition soll es den Vertragsregierungen des Übereinkommens vor allem ermöglicht werden, rechtzeitig Angaben zu Identität und Position eines Schiffs zu erlangen, um bewerten zu können, welches Sicherheitsrisiko ein Schiff vor ihrer Küste darstellt und erforderlichenfalls zu reagieren, um etwaige Risiken zu verringern.

#### 4.2. Möglichkeit, die Formalitäten für Schiffe, die in den Hafen eines Drittstaates oder in eine Freizone eingelaufen sind, zu vermeiden oder zu vereinfachen

Obwohl in der Vergangenheit bereits Vereinfachungen eingeführt wurden, gelten die Verwaltungsverfahren für den Seeverkehr nach wie vor häufig als unnötig kompliziert, redundant und zwischen Mitgliedstaaten und Häfen nicht harmonisiert. Daher wird das Potenzial der Schifffahrt nicht immer in vollem Umfang ausgeschöpft.

Eine weitere deutliche Vereinfachung ist im Zuge der Einführung der „**Blauer Gürtel**“-Initiative geplant, die es Schiffen ermöglicht, innerhalb des EU-Binnenmarkts mit einem minimalen Verwaltungsaufwand frei zu operieren; dazu zählt auch die Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren im Seeverkehr für Schiffe, die auch Drittlandshäfen anlaufen.

Werden Unionswaren mit einem Schiff befördert, das außerhalb des Hoheitsgebiets der 12-Meilen-Zone verkehrt, so wird der Status der Waren automatisch in Nichtunionswaren geändert und alle Waren werden bei der Ankunft entsprechend behandelt. Dies gilt auch dann, wenn das Schiff einen anderen EU-Hafen anläuft. Beim Einlaufen eines Schiffes in einen EU-Hafen müssen daher bestimmte Meldeformalitäten beim Zoll erfüllt, Erklärungen eingereicht, der Status der Unionswaren erforderlichenfalls nachgewiesen und andere Angaben zu den Waren, die entladen werden sollen, gemacht werden; bei der Ankunft des Schiffs in weiteren EU-Häfen könnten für die zu entladenden Waren dieselben oder ähnliche Kontrollen gelten.

In der Mitteilung „Der Blaue Gürtel“ wird auf zwei von der Kommission vorgeschlagene Legislativmaßnahmen verwiesen. Bei der ersten handelt es sich um eine weitere Vereinfachung der Regelung für den Betrieb eines Linienverkehrs, d. h. für zugelassene Schiffe, die hauptsächlich Unionswaren befördern und regelmäßig EU-Häfen anlaufen. Mit den neuen Vorschriften, die seit dem 1. März 2014 gelten, wird der Status des Linienverkehrs attraktiver werden. Erstens wurde der Konsultationszeitraum nach einem Zulassungsantrag von 45 auf 15 Tage verkürzt. Zweitens haben Schifffahrtsgesellschaften die Möglichkeit, von Anfang an nicht nur die vom Liniendienst tatsächlich betroffenen Mitgliedstaaten, sondern auch die Mitgliedstaaten einzubeziehen, die in der Zukunft betroffen sein könnten.

Da die Mehrheit der Schiffe häufig Drittlandshäfen anläuft und sowohl Unions- als auch Nichtunionswaren befördert, sind sie entweder vom Linienverkehr ausgeschlossen oder er bringt ihnen möglicherweise keine geeignete Vereinfachung. Damit das Potenzial des Seeverkehrs vollständig ausgeschöpft wird, muss eine echte Erleichterung auch für diese Art des Schiffsverkehrs gelten. Zu diesem Zweck entwickelt die Kommission das eManifest als zweite Maßnahme. In einer ersten Phase ermöglicht es die Abgabe des eManifests in einem EU-Hafen den Zollbehörden, ohne weiteres den Status der Waren festzustellen, was zu einem Rückgang der Zollkontrollen führen wird. Selbst wenn ein Schiff einen Drittlandshafen angelaufen hat, Unionswaren aber an Bord verblieben sind, wird ihr Status als Unionsware leichter nachzuweisen sein, so dass eine schnellere Überlassung erfolgen kann. Das eManifest dürfte ab Juni 2015 einsatzbereit sein.

In Bezug auf den Personenverkehr wurden Vereinfachungen zum Schengener Grenzkodex eingeführt. Beim Einlaufen eines Schiffes in einen EU-Hafen müssen für die Grenzkontrolle bestimmte Formalitäten erfüllt werden, beispielsweise die

Übermittlung von Besatzungs- und Fahrgastlisten. Dies gilt, wenn ein Schiff aus einem anderen EU-Hafen einläuft oder zu einem anderen EU-Hafen oder einem Drittlandshafen ausläuft. Die 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>16</sup>, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 610/2013<sup>17</sup>, sieht eine Erleichterung dieser Verfahren für Kreuzfahrtschiffe, Sportboote und Fährverbindungen vor, unter anderem durch Anpassung der Fristen für die Übermittlung der Listen an die in der Richtlinie über Meldeformalitäten festgesetzten Fristen.

#### **4.3. Mögliche Ausweitung der durch die Richtlinie über Meldeformalitäten eingeführten Vereinfachung auf Binnenwasserstraßen und Kompatibilität der elektronischen Systeme mit dem Binnenschifffahrtsinformationsdienst (RIS)**

See- und Binnenschiffahrt sind zwei unterschiedliche und getrennte Sektoren. Die Seeschiffahrt ist bereits umfassend durch EU-Vorschriften, internationale Vorschriften und obligatorische verwaltungsrechtliche Verfahren reguliert, wozu auch Datensätze und Meldepflichten zählen. Der Binnenschifffahrtssektor ist weniger umfassend reguliert.

In der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft<sup>18</sup> und den nachfolgenden technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 164/2010 der Kommission<sup>19</sup> sind die Regeln und Normen für die elektronische Meldung und Übermittlung von Daten zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt, die zu verwenden sind, wenn in den nationalen oder internationalen Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorgesehen ist. Zudem hat die Zentrale Kommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) ab dem 1. Januar 2010 die obligatorische elektronische Meldung für bestimmte Schiffe, die Container auf dem Rhein befördern, eingeführt und der internationale Datenaustausch wird zwischen Deutschland und den Niederlanden umgesetzt.

Der Seeverkehrssektor hat in der Zwischenzeit bereits etablierte Datenaustauschmechanismen wie das SafeSeaNet-System weiterentwickelt. Hinzu kommt, dass die Richtlinie über Meldeformalitäten nun die einfachere und rationellere Angabe der für vielfältige Zwecke erforderlichen Informationen über nationale einzige Fenster vorsieht. Die elektronische Datenübermittlung in der Binnenschiffahrt läuft über das RIS-System, doch gibt es weder eine einzige Anlaufstelle für die Eingabe von Informationen noch einen dem „SafeSeaNet“-System vergleichbaren fortgeschrittenen Mechanismus für den Informationsaustausch.

Die Vereinfachung der Meldeformalitäten für den Seeverkehrssektor könnte auf die Binnenschiffahrt ausgeweitet werden, doch müssten dafür 1) die im Seeverkehrssektor verwendeten Datensätze mit den in der Binnenschiffahrt verwendeten harmonisiert und 2) die Organisation des elektronischen Datenaustauschs und möglicherweise auch der Rechtsrahmen für elektronische

<sup>16</sup> ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1.

<sup>17</sup> ABl. L 182 vom 29.6.2013, S. 1.

<sup>18</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152.

<sup>19</sup> ABl. L 57 vom 6.3.2010, S. 1.

Meldungen in der Binnenschifffahrt überprüft werden. Darüber hinaus müsste ein schrittweiser und gut strukturierter Aktionsplan mit einem realistischen Zeitplan, der von allen betroffenen Kreisen unterstützt wird, entwickelt werden.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Umsetzung der **Richtlinie über Meldeformalitäten** ist noch nicht abgeschlossen und die endgültige Einrichtung der **nationalen einzigen Fenster** muss erst bis Juni 2015 erfolgt sein. Dennoch können auf der Grundlage der Schlussfolgerungen aus dem Bericht des Beraters und den Gesprächen mit den Mitgliedstaaten und den Interessengruppen im Rahmen der eMS-Gruppe bereits einige Anmerkungen gemacht werden.

Es gibt eine Vielzahl verschiedener Behörden und Interessengruppen mit unterschiedlichen Aufgaben, Kompetenzen und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Einrichtung der nationalen einzigen Fenster. Die Zusammenarbeit zwischen ihnen, sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene ist von zentraler Bedeutung und sollte verstärkt werden.

Im Interesse der größtmöglichen Effizienz und Vermeidung von Doppelarbeit geht die Tendenz dahin, auf bestehenden Plattformen, technischen Lösungen und Normen aufzubauen, auch um von bereits getätigten Investitionen in Systeme zu profitieren. Wird auf bestehenden Systemen aufgebaut, so sollten jedoch die Bestimmungen der Richtlinie nicht vergessen und sichergestellt werden, dass sie ordnungsgemäß erfüllt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten ihre derzeitigen Systeme sorgfältig bewerten, sich aktiv an der Arbeit der eMS-Gruppe beteiligen und die funktionalen und technischen Spezifikationen ordnungsgemäß und wie innerhalb der eMS-Gruppe erörtert umsetzen. Darüber hinaus könnte Nutzen aus der Arbeit im Rahmen des IMP-Demonstrationsprojekts und des AnNa-Projekts gezogen werden. Beide Projekte bieten praktische Lösungen für die Umsetzung der nationalen einzigen Fenster.

Es besteht Bedarf an einer kontinuierlichen Unterstützung der Umsetzung, damit die nationalen einzigen Fenster innerhalb der vorgegebenen Frist eingerichtet werden. Die funktionalen und technischen Spezifikationen müssen so rasch wie möglich weiterentwickelt werden. Ein wichtiger Faktor ist in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung des eManifests, durch das der größte Teil der Angaben über ein „einziges Fenster“ eingereicht werden kann. Die Mitgliedstaaten werden die IKT-Umsetzung der nationalen einzigen Fenster abschließen, sobald ein klarer Überblick über den Datensatz des eManifests besteht. Im zuständigen Ausschuss für den **Zollkodex** soll bis Mitte 2014 über den erforderlichen gesetzlichen Rahmen abgestimmt werden.

In Bezug auf die **anderen Berichtspflichten** lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Es gibt derzeit keine ausreichenden und detaillierten Angaben zum Umfang des Verkehrs/der Schiffsbewegungen zwischen EU-Häfen oder zur Zahl der Schiffe, die Häfen in einem Drittland vorübergehend anlaufen oder in Freizonen einfahren. Es wurden jedoch Möglichkeiten ermittelt, wie künftig mehr Informationen erfasst werden können. Die Kommission wird diese Möglichkeiten prüfen, um festzustellen, ob und wie sie einen Beitrag zur

Verbesserung der Qualität und der Verfügbarkeit von Statistiken leisten könnten.

- Die optimale Nutzung der Schifffahrt sollte gefördert werden, indem die vorgeschriebenen Formalitäten für Schiffe, die in einen Drittlandshafen oder eine Freizone eingelaufen sind, vermieden oder weiter vereinfacht werden. Die kürzlich gestartete Initiative „Blauer Gürtel“ und die Weiterentwicklung des eManifests dürften einen wichtigen Schritt in diese Richtung darstellen. Als nächsten Schritt sollte die Kommission weitere Maßnahmen zur Vereinfachung prüfen, z. B. durch Hinzufügen weiterer (Zoll)-Funktionalitäten zum eManifest.
- Es ist möglich, die in der Richtlinie über Meldeformalitäten geplante Vereinfachung auf die Binnenschifffahrt auszuweiten und das RIS an das SafeSeaNet-System anzugleichen, wenn auch unter bestimmten Voraussetzungen. Die Kommission wird diese Voraussetzungen prüfen und, soweit angemessen, bestimmte Aspekte im Rahmen der anstehenden Überprüfung der RIS-Politik und der e-Freight-Initiative ansprechen.

## **6. ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN**

In sämtlichen Politikbereichen der EU wird auf die Notwendigkeit einer effizienteren Nutzung der Ressourcen und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie und des Handels im Allgemeinen hingewiesen. Nach Auffassung der Kommission ist die bessere Nutzung elektronischer Informationen ein wichtiges Element für die Erreichung dieser Ziele.

Durch nationale einzige Fenster wird ein nationales sektorübergreifendes Umfeld für den Informationsaustausch geschaffen, das den nationalen Behörden Zugang zu allen einschlägigen Informationen über eine einzige Anlaufstelle bietet, während die Schifffahrtsbranche die Informationen nur einmal übermitteln muss. Mit der Unterstützung des „SafeSeaNet“-Systems können und werden einschlägige Informationen zwischen den nationalen einzigen Fenstern und somit zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht. Zusammen bilden die nationalen einzigen Fenster und die SafeSeaNet-Plattform einen echten Rahmen für die Erhebung und den Austausch von Seeverkehrsdaten und werden mit ihrem Dienstangebot einer breiten Palette mit dem Seeverkehr zusammenhängender Funktionen und Bedürfnisse gerecht. Das SafeSeaNet-System entwickelt sich weiter und ist in der Lage, integrierte Seeverkehrsdienste unter Einbeziehung terrestrischer und satellitengestützter AIS, LRIT und Satellitenbilder bereitzustellen. So werden aktuelle Informationen aus dem SafeSeaNet-System bereits heute für andere Zwecke als die Sicherheit des Seeverkehrs verwendet, d. h. von FRONTEX für Grenzkontrollen/Einwanderung, von der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur zur Überwachung der Fangtätigkeit und zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr, beispielsweise zur Bekämpfung der Piraterie. Derzeit laufen Gespräche über die mögliche Nutzung des SafeSeaNet für andere Funktionen wie Strafverfolgung, Küstenwache und Zoll.

Diese Entwicklung wird auch eine zentrale Rolle spielen beim Aufbau eines gemeinsamen Informationsraums (CISE), dessen Ziel die Förderung des sektorübergreifenden Austauschs von Überwachungsdaten im Seeverkehrsbereich, einschließlich des Verteidigungssektors, ist. Über die nationalen einzigen Fenster/die SafeSeaNet-Plattform erfolgt bereits ein umfangreicher Daten- und



Informationsaustausch, sowohl zentral als auch dezentral, der es den nationalen Behörden ermöglicht, sich auf die bestehenden Systeme und Lösungen zu stützen, wodurch der Informationsaustausch auf internationaler, EU- und nationaler Ebene weiter verbessert wird.

Mittelfristig müssen die bestehenden Rechtsvorschriften entsprechend den Erfahrungen, die bei der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten in Bezug auf die Nutzung und die technologische Weiterentwicklung im Rahmen von SafeSeaNet gesammelt wurden, etwas präzisiert und angepasst werden.

In Bezug auf die **Richtlinie über Meldeformalitäten** und die nationalen einzigen Fenster könnten folgenden Aspekte in Betracht gezogen werden, um den Verwaltungsaufwand sowohl für die Verwaltung als für die Seeverkehrswirtschaft weiter zu vereinfachen und verringern:

- Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf zusätzliche Formalitäten, z. B. Mitteilungen von Hafenstaatkontrollen;
- eine Überwachungsmethode für die Umsetzung der nationalen einzigen Fenster im Hinblick auf ihre weitere Optimierung;
- Harmonisierung der Rechtsvorschriften in den verschiedenen Rechtsakten der Union, darunter auch die Meldepflichten gemäß der Richtlinie über Meldeformalitäten für die Schiffe, für die sie gelten, und die Ausnahmen;
- Überarbeitung von Artikel 9, der Schiffe, die am Schiffsverkehr innerhalb der EU beteiligt sind, von einigen Meldepflichten ausnimmt, denn einige Mitgliedstaaten vertreten die Auffassung, dass gewisse Meldepflichten nach wie vor erforderlich sein können. Diese Überarbeitung könnte zu einem besseren Verständnis in Bezug darauf führen, wie Ausnahmen für zwischen EU-Häfen verkehrende Schiffe gewährt werden können;
- weitere Harmonisierung der Fristen für die Meldepflichten in den verschiedenen unter die Richtlinie über Meldeformalitäten fallenden Rechtsakten der Union;
- Harmonisierung der sich aus nationalen Anforderungen ergebenden Meldeformalitäten, die über die nationalen einzigen Fenster erfüllt werden;
- Weiterverwendung von Daten auf EU-Ebene.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der Kommission die Möglichkeit eingeräumt werden könnte, verbindliche rechtliche Vorgaben zu verabschieden. Es besteht eindeutig Bedarf an einem verbindlichen Rechtsinstrument (möglicherweise auf der Grundlage der in der Richtlinie 2002/59/EG genannten Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung (IFCD)) zur Regulierung einiger Funktionen (z. B. ladungsbezogene Informationen) und technischer Aspekte, beispielsweise technischer Spezifikationen sowie Fragen der Authentifizierung und Zugangsrechte, die innerhalb des derzeitigen Rechtsrahmens der Richtlinie über Meldeformalitäten nicht gelöst werden können.

In Bezug auf **SafeSeaNet** wird im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2002/59/EG ein zweistufiger Ansatz in Betracht gezogen. Der Schwerpunkt der ersten Stufe liegt auf den wichtigen Elementen einer besseren Nutzung der elektronischen Information und der Herstellung von Interoperabilität mit bestehenden maritimen und anderen einschlägigen Überwachungs-, Informations-



und Meldesystemen, um die Bereitstellung integrierter Seeverkehrsdienste zu ermöglichen, wobei SafeSeaNet im Zentrum steht. Folgende Maßnahmen kommen u. a. in Betracht:

- Aktualisierung des Anhangs III der Richtlinie 2002/59/EG, um von den im Rahmen von SafeSeaNet erzielten technologischen Fortschritten durch die integrierten Seeverkehrsdienste zu profitieren und folglich Anpassung der Grundsätze und des Mandats der Hochrangigen Lenkungsgruppe.
- Klarstellung der weiteren Integration und Nutzung der nationalen einzigen Fenster/SafeSeaNet-Plattform im Hinblick auf die Umweltüberwachung und -berichterstattung, z. B. Hafenauffangeinrichtungen und die Überwachungs- und Informationssysteme zur Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Bei der zweiten Stufe handelt es sich um eine umfassende Überarbeitung der Richtlinie, wobei die Auswirkungen der Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten und die daraus gezogenen Lehren berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird die Kommission die „**e-Maritime**“-Initiative weiterentwickeln, deren Ziel es ist, Schiff und Ladung betreffende Hafenprozesse zu optimieren und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand zu verringern; zu diesem Zweck werden die bestehenden Praktiken, Verfahren und Regelungen geprüft und Vereinfachungen vorgeschlagen, die sich aus der Nutzung bestehender und künftiger elektronischer Systeme, dem Informationsaustausch und der Abschaffung veralteter Verfahren und Vorschriften ergeben. Im Rahmen dieser Initiative werden Gespräche mit Sachverständigen stattfinden, die der Seeverkehrsbranche und den Behörden Gelegenheit bieten, gemeinsam zu ermitteln, wodurch Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz des europäischen Seeverkehrs behindert werden, sowie viel versprechende Ideen zur Verbesserung der derzeitigen Lage zu entwickeln.

Was die logistische Perspektive betrifft, so wird die Kommission die „**e-Freight**“-Politik einleiten, die darauf ausgerichtet ist, den Akteuren einen effizienten Zugang zu Informationen und deren Nutzung im Güterverkehr, nicht nur im Seeverkehr, sondern in Bezug auf alle Verkehrsträger, zu vermitteln. Mit „e-Freight“ wird ein dreifaches Ziel verfolgt: ein echter Übergang von Papier auf elektronische Dokumente, Verfahren sollen vereinfacht und die wiederholte Eingabe von Daten in verschiedene Systeme vermieden werden und außerdem sollen aus unterschiedlichen Quellen und Ebenen stammende Informationen integriert werden. Neue Geschäftsmöglichkeiten werden entstehen. Ganz konkret sollten in Bezug auf Meldeformalitäten die Richtlinie über Meldeformalitäten und Initiativen wie „e-Maritime“ und „Blauer Gürtel“ durch die im Rahmen der „e-Freight“-Initiative entwickelten technischen Instrumente und Koordinierungskapazitäten ergänzt werden. Die umfassende Weiterverwendung von Daten ermöglicht es dem Handel, den Behörden einheitliche ausreichende Angaben zu Zoll-, Verkehrs- und anderen Zwecken für alle Verkehrsträger vorzulegen.

Die Einrichtung nationaler einziger Fenster und die Verfügbarkeit elektronischer Informationsaustauschsysteme im Seeverkehrsbereich ist bereits ein wesentlicher Erfolg, aber wir müssen weiter denken. Das **Informationsaustauschsystem im Seeverkehrsbereich der nächsten Generation**, das die nationalen einzigen Fenster, das SafeSeaNet-System und die Initiative „e-Maritime“ kombiniert und auf ihnen aufbaut, sollte verschiedene maritime Funktionen umfassen und dem sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene bestehenden Bedarf Rechnung tragen,

damit sowohl die Sicherheit im Seeverkehr und die verkehrswirtschaftliche Dimension als auch der Aspekt der Handelserleichterung weiter verbessert werden. Dadurch wird ein ganzheitlicherer Ansatz gefördert und ein Beitrag zur Verwirklichung der übergeordneten Verkehrsziele im Weißbuch „Verkehr“ der Kommission geleistet.