



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.6.2014
COM(2014) 320 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

zum

**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**

ANHANG I: Die Arbeitsweise der eMS-Gruppe

Zur Erörterung spezifischer Themen und Formalitäten mit den verschiedenen Verwaltungsbehörden hat die eMS-Gruppe acht Untergruppen eingerichtet:

- 1) Untergruppe Allgemeiner Seeverkehr: Anmeldung vor dem Einlaufen in den Hafen, Meldung von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern, FAL-Formular 1 (Allgemeine Erklärung) und FAL-Formular 7 (Gefahrgut-Manifest)
- 2) Untergruppe Zoll: summarische Eingangsanmeldung, FAL-Formular 2 (Frachterklärung), FAL-Formular 3 (Erklärung über die Schiffsvorräte) und FAL-Formular 4 (Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung)
- 3) Untergruppe Abfälle: Meldepflicht für Abfälle und Rückstände
- 4) Untergruppe Sicherheit: Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben
- 5) Untergruppe Gesundheit: Seegesundheitserklärung
- 6) Untergruppe Grenzkontrolle: Grenzübertrittskontrollen von Personen, FAL-Formular 5 (Besatzungsliste) und FAL-Formular 6 (Fahrgästeliste)
- 7) Untergruppe Datenzuordnung und Funktionen
- 8) Untergruppe Definition des einzigen Fensters und des Datenflusses

Die eMS-Gruppe und die Untergruppen setzen sich je nachdem, welche spezifischen Daten sie nutzen, aus den nationalen Koordinatoren für die Umsetzung der Richtlinie bzw. Vertretern der nationalen Behörden, z. B. der Verkehrs-, Zoll-, Gesundheits- und Grenzkontrollbehörden zusammen.

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung von funktionalen und technischen Spezifikationen unterstützt und ein Demonstrationsprojekt verwaltet, ist entscheidend an der Arbeit beteiligt.

Sachverständigengruppen der Kommission, beispielsweise die hochrangige Lenkungsgruppe für das SafeSeaNet¹ und die Gruppe für den elektronischen Zoll², werden betreffend Datenaustausch und zollrelevante Informationen unterrichtet und konsultiert.

¹ Beschluss der Kommission 2009/584/EG vom 31. Juli 2009 (ABl. L 201 vom 1.8.2009, S.63) über die Einsetzung einer hochrangigen Lenkungsgruppe für das SafeSeaNet, die sich aus Vertretern aller EU-Mitgliedstaaten und der Kommission zusammensetzt.

² Die Gruppe für den elektronischen Zoll ist eine Sachverständigengruppe der Kommission, die sich mit der Umsetzung der e-Zoll-Strategie befasst.

ANHANG II: Fahrplan

1) Phase 1: Entwicklung funktionaler Spezifikationen

In den funktionalen Spezifikationen werden sowohl der Bedarf der Akteure (Behörden und Industrie) als auch die Verfahren sowie die geforderten Eigenschaften der vorgelegten und gemeinsam genutzten Daten beschrieben. Die Spezifikationen werden zur Vermeidung von Doppelarbeit und Unstimmigkeiten beitragen und genauere Schätzungen der erforderlichen Arbeit und der benötigten Ressourcen ermöglichen. Sie geben einen genauen Überblick über die zu lösenden Probleme, so dass das System effizient konzipiert und die Kosten der Konzeption von Alternativen geschätzt werden können. Darüber hinaus dienen die Spezifikationen als Orientierungshilfe für die Prüfer bei der Überprüfung der einzelnen technischen Vorschriften.

Die funktionalen Spezifikationen umfassen folgende Bestandteile: Definition des einzigen Fensters und des Datenflusses, Geschäftsregeln für jede Meldeformalität, Harmonisierung der Geschäftsregeln und eine Karte des Datensatzes.

2) Phase 2: Entwicklung technischer Spezifikationen

Die technischen Spezifikationen definieren die Schnittstelle zwischen dem einzigen Fenster und den betreffenden Netzverbindungen einschließlich Systemarchitektur, Schnittstellen und Leistungsanforderungen.

Sie umfassen Leitlinien für die Schnittstelle zwischen der Schifffahrtsindustrie und dem einzigen Fenster sowie zwischen dem einzigen Fenster und dem SafeSeaNet-System, obligatorische Funktionen des einzigen Fensters einschließlich der Datenqualität und der Verwaltung der Zugangsrechte, Benutzeroauthentifizierung, der Auftragsvergabe für Prüfpläne und eines Archivs für Schiffsinformationen.

Zusammen bilden die funktionalen und technischen Spezifikationen die Leitlinien für die Umsetzung. Die Leitlinien für die nationalen einzigen Fenster enthalten eine Definition der erforderlichen Mindestfunktionen, die das nationale einzige Fenster zu unterstützen hat. Sie enthalten ferner eine Definition von Funktionen, die von den Mitgliedstaaten entsprechend ihren nationalen Rechtsvorschriften umgesetzt werden können. Die Mindestanforderungen sind in den Leitlinien als verbindlich eingestuft; andere Anforderungen sind fakultativ.

3) Phase 3: Technische Durchführung

In dieser Phase sind die nationalen und zentralen Systeme von den Mitgliedstaaten und der EMSA gemäß den in Phase 1 und 2 vereinbarten funktionalen und technischen Spezifikationen umzusetzen.

4) Phase 4: Prüfungen

In der Prüfphase werden funktionsbezogene und nicht funktionsbezogene Prüfungen durchgeführt. Bei der Funktionsprüfung wird die Ausführung der in den funktionalen Spezifikationen genannten Funktionen geprüft. Bei Funktionsprüfungen werden in der Regel Fragen wie „Kann der Nutzer dies tun?“ und „Wird dieses bestimmte Merkmal funktionieren?“ beantwortet. Nicht-funktionsbezogene Prüfungen beziehen sich auf Aspekte wie Skalierbarkeit oder sonstige Leistungen, Verhalten unter bestimmten Einschränkungen oder Sicherheit.

5) Phase 5: Erste operative Phase

In dieser letzten Phase wird überprüft, ob die nationale Umsetzung den rechtlichen und technischen Anforderungen entspricht.