

## I

(Gesetzgebungsakte)

## RICHTLINIEN

## 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der 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 <sup>(4)</sup> erkennen die Mitgliedstaaten zur Erleichterung des Verkehrs bestimmte standardisierte Formulare (nachstehend „FAL-Formulare“ genannt) an, die in dem am 9. April 1965 angenommenen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs in seiner jeweils geltenden Fassung (nachstehend „FAL-Übereinkommen“ genannt) vorgesehen sind.
- (2) Zur Erleichterung des Seeverkehrs und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Seeschiffahrtsunternehmen müssen die von Rechtsakten der Union und von den Mitgliedstaaten vorgesehenen Meldeformalitäten so weit wie möglich vereinfacht und harmonisiert werden. Die vorliegende Richtlinie sollte jedoch Art und Inhalt der geforderten Angaben nicht berühren und Schiffen, die nicht bereits nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten Meldepflichten unterliegen, keine zusätzlichen Meldeformalitäten auferlegen. In dieser Richtlinie sollte

einzig die Frage behandelt werden, wie die Informationsverfahren vereinfacht und harmonisiert werden können und wie die Informationen effizienter zusammengetragen werden können.

- (3) In der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände <sup>(5)</sup>, 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 <sup>(6)</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>(7)</sup>, der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle <sup>(8)</sup>, und gegebenenfalls in dem 1965 verabschiedeten Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen in seiner jeweils geltenden Fassung ist vorgeschrieben, welche Angaben ein Schiff beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus einem Hafen zu übermitteln hat; damit werden alle Angaben abgedeckt, die auf den FAL-Formularen zu machen sind. Wenn daher die Angaben denjenigen entsprechen, die gemäß den vorgenannten Rechtsakten gefordert sind, sollten die FAL-Formulare für die Meldung akzeptiert werden.
- (4) Angesichts der globalen Dimension der Schifffahrt ist in den Rechtsakten der Union den Auflagen der IMO Rechnung zu tragen, wenn Vereinfachung erreicht werden soll.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden wie zum Beispiel ihren Zoll-, Grenzkontroll-, Gesundheits- und Verkehrsbehörden vertiefen, um die Vereinfachung und die Harmonisierung der Meldeformalitäten innerhalb der Union weiter fortzuführen und die Systeme für den elektronischen Daten- und Informationsaustausch optimal zu nutzen, mit dem Ziel,

<sup>(1)</sup> ABl. C 128 vom 18.5.2010, S. 131.

<sup>(2)</sup> ABl. C 211 vom 4.9.2009, S. 65.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 6. Juli 2010 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. Oktober 2010.

<sup>(4)</sup> ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31.

<sup>(5)</sup> ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

<sup>(6)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>(7)</sup> ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

<sup>(8)</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Hemmnisse im Seeverkehr nach Möglichkeit gleichzeitig abzubauen und einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu errichten.

- (6) Es sollten umfassende Statistiken über den Seeverkehr verfügbar sein, damit die Effizienz und die Notwendigkeit politischer Maßnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs in der Union geprüft werden können, wobei zu berücksichtigen ist, dass keine unnötigen zusätzlichen Anforderungen in Bezug auf die Erhebung von Statistiken durch die Mitgliedstaaten geschaffen werden dürfen und die Möglichkeiten von Eurostat voll genutzt werden müssen. Für die Zwecke dieser Richtlinie wäre es wichtig, relevante Daten über den Schiffsverkehr in der Union und/oder über Schiffe, die Häfen in einem Drittland oder in Freizonen anlaufen, zu erheben.
- (7) Seeverkehrsunternehmen sollten auf eine einfachere Art und Weise den Status eines „zugelassenen Linienverkehrs“ erhalten können, entsprechend der Zielsetzung der Mitteilung der Kommission vom 21. Januar 2009 mit dem Titel „Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen“.
- (8) Die Datenübertragung auf elektronischem Weg sollte für alle Meldeformalitäten so schnell wie möglich und spätestens zum 1. Juni 2015 breite Verwendung finden; dabei sollte, soweit durchführbar, auf den im Rahmen des FAL-Übereinkommens entwickelten internationalen Standards aufgebaut werden. Im Hinblick auf eine leichtere und schnellere Übermittlung von möglicherweise sehr umfangreichen Informationsmengen sollte zur Erfüllung der Meldeformalitäten auf elektronische Formate zurückgegriffen werden, wo immer dies durchführbar ist. Innerhalb der Union sollte die Bereitstellung von Informationen durch FAL-Formulare in Papierform die Ausnahme bilden und nur für einen begrenzten Zeitraum akzeptiert werden. Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, mit Verwaltungsmitteln — auch mit wirtschaftlichen Anreizen — die Verwendung elektronischer Formate zu fördern. Aus den oben genannten Gründen sollte der Austausch von Informationen unter den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in elektronischer Form erfolgen. Damit eine entsprechende Entwicklung vorangetrieben werden kann, müssen die elektronischen Systeme in stärkerem Maße als bisher und so weit wie möglich innerhalb derselben Fristen kompatibel sein, damit ein reibungsloses Funktionieren des europäischen Seeverkehrsraums ohne Hindernisse gewährleistet werden kann.
- (9) Beteiligte der Handels- und Transportketten sollten die Möglichkeit haben, über ein elektronisches einziges Fenster („Single window“) standardisierte Angaben zu machen und Dokumente zu übermitteln, um damit den Meldevorschriften nachzukommen. Einzelne Datenelemente sollten nur einmal übermittelt werden.
- (10) Die auf nationaler Ebene und auf Unionsebene eingerichteten SafeSeaNet-Systeme sollten Empfang, Austausch und Verbreitung von Informationen zwischen den seeverkehrsrelevanten Informationssystemen der Mitgliedstaaten erleichtern. Im Hinblick auf die Erleichterung des Seeverkehrs und die Verringerung des Verwaltungsaufwands für den Seeverkehr sollte das SafeSeaNet-System mit anderen Meldesystemen der Union kompatibel sein. Das SafeSeaNet-System sollte für einen zusätzlichen

Informationsaustausch zur Erleichterung des Seeverkehrs genutzt werden. Meldeformalitäten in Bezug auf Informationen, die ausschließlich für innerstaatliche Zwecke erhoben werden, sollten nicht in das SafeSeaNet-System aufgenommen werden müssen.

- (11) Werden neue Maßnahmen der Union erlassen, so sollte sichergestellt sein, dass die Mitgliedstaaten die Daten weiterhin auf elektronischem Weg übermitteln können und nicht auf die Papierform zurückgreifen müssen.
- (12) Alle Vorteile der Übermittlung von Daten auf elektronischem Wege ergeben sich nur dann, wenn es zwischen dem SafeSeaNet, der elektronischen Zollabfertigung und den elektronischen Systemen, mit denen Daten eingetragen oder abgerufen werden, eine reibungslose und effiziente Kommunikation gibt. Dabei sollten in erster Linie die derzeit geltenden Standards benutzt werden, um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.
- (13) Die FAL-Formulare werden regelmäßig aktualisiert. Die vorliegende Richtlinie sollte sich daher auf die jeweils geltende Fassung dieser Formulare beziehen. Alle nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten erforderlichen Informationen, die über die Anforderungen des FAL-Übereinkommens hinausgehen, sollten in einem Format mitgeteilt werden, das auf der Grundlage der Normen des FAL-Übereinkommens auszuarbeiten ist.
- (14) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften <sup>(1)</sup>, die 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>(2)</sup>, 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>(3)</sup>, oder einzelstaatliche Rechtsvorschriften im Bereich des Grenzschutzes für die Mitgliedstaaten, die den Schengener Besitzstand in Bezug auf die Grenzkontrollen nicht anwenden, und die Verordnung (EG) Nr. 450/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (Modernisierter Zollkodex) <sup>(4)</sup> unberührt lassen.
- (15) Im Hinblick auf eine allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und zur Erleichterung des Seeverkehrs sollten die Mitgliedstaaten die Nutzung elektronischer Mittel zur Datenübermittlung entsprechend einem geeigneten Zeitplan ausweiten; ferner sollten sie in Zusammenarbeit mit der Kommission erörtern, wie die Nutzung elektronischer Mittel zur Datenübermittlung harmonisiert werden kann. Hierzu sollte die Arbeit der hochrangigen Lenkungsgruppe für das SafeSeaNet-System in Bezug auf den Fahrplan für das SafeSeaNet in die Überlegungen einbezogen werden, sobald dieser angenommen ist; außerdem sollte dem konkreten Finanzbedarf und der entsprechenden Aufteilung der Finanzmittel der Union für die Weiterentwicklung der elektronischen Datenübermittlung Rechnung getragen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 145 vom 4.6.2008, S. 1.

- (16) Schiffe, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Union verkehren, sollten von der Vorlage der in den FAL-Formularen genannten Informationen ausgenommen werden, sofern der Herkunfts- und Bestimmungshafen der Schiffe bzw. etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I im Sinne des Zollrechts liegen, unbeschadet der anwendbaren Rechtsakte der Union und der Informationen, die die Mitgliedstaaten zum Schutz der inneren Ordnung und Sicherheit sowie zur Stärkung der Rechtsvorschriften in den Bereichen Zoll, Steuern, Einwanderung, Umwelt und Gesundheit anfordern können.
- (17) Eine Ausnahme von Verwaltungsformalitäten sollte auch auf der Grundlage der Ladung des Schiffes und nicht ausschließlich aufgrund des Herkunfts- und/oder Bestimmungshafens des Schiffes zulässig sein. Dies ist notwendig, um zu gewährleisten, dass zusätzliche Formalitäten für Schiffe, die in einen Hafen eines Drittlandes oder in eine Freizone eingelaufen sind, auf ein Mindestmaß reduziert werden. Im Rahmen des Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über das Funktionieren dieser Richtlinie sollte die Kommission diese Frage prüfen.
- (18) Zur Vereinheitlichung der Angaben, die für die vorherige Sicherheitserklärung, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehen ist, erforderlich sind, sollte ein neues vorläufiges Formular eingeführt werden.
- (19) Einzelstaatliche sprachliche Anforderungen stellen oft ein Hindernis für die Entwicklung eines Netzes für die Küstenschifffahrt dar. Die Mitgliedstaaten sollten in Einklang mit den internationalen Gepflogenheiten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die schriftliche und mündliche Kommunikation im Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, mit dem Ziel, gemeinsame Wege der Kommunikation zu finden.
- (20) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Anhang dieser Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen — auch auf Expertenebene — durchführt.
- (21) In den verschiedenen Rechtsakten der Union, in denen beispielsweise Voranmelde-Formalitäten beim Einlaufen in den Hafen vorgesehen sind, wie etwa in der Richtlinie 2009/16/EG, können unterschiedliche Fristen für die Erfüllung dieser Voranmeldeformalitäten vorgesehen sein. Die Kommission sollte im Rahmen des Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über das Funktionieren dieser Richtlinie, der gegebenenfalls einen Vorschlag für einen Gesetzgebungsakt enthält, die Frage prüfen, ob diese Fristen verkürzt und harmonisiert werden können; dabei sollte sie sich die laufenden Fortschritte in der elektronischen Datenverarbeitung zunutze machen.
- (22) Die Kommission prüft im Rahmen des Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über das Funktionieren dieser Richtlinie, inwieweit der Zweck dieser Richtlinie, insbesondere die Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten gegebenenfalls auf das Hinterland, insbesondere auf die Binnenschifffahrt, ausgeweitet werden sollte, im Hinblick auf eine schnellere und reibungslosere Durchfahrt des maritimen Verkehrs zum Inland und eine nachhaltige Lösung bei Überlastungen in den Seehäfen und deren Umfeld.
- (23) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere den Seeverkehr in der Union auf harmonisierte Weise zu erleichtern, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (24) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist für den Fall, dass die Umsetzung einer Richtlinie aus geografischen Gründen gegenstandslos ist, diese Umsetzung nicht verbindlich vorgeschrieben. Daher sind die Anforderungen dieser Richtlinie für diejenigen Mitgliedstaaten hinfällig, in denen sich keine Häfen befinden, die von Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, normalerweise angelaufen werden können.
- (25) Die vorgesehenen Maßnahmen tragen zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Agenda bei.
- (26) Der Zugang zu SafeSeaNet und zu anderen elektronischen Systemen sollte geregelt werden, damit Geschäftsdaten und vertrauliche Informationen geschützt werden, und sollte unbeschadet des anwendbaren Rechts im Bereich des Schutzes von Geschäftsdaten und, was die personenbezogenen Daten betrifft, der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>(1)</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>(2)</sup> erfolgen. Die Mitgliedstaaten und die Organe und Einrichtungen der Union sollten besonders auf die Notwendigkeit achten, mit Hilfe angemessener Systeme der Zugangskontrolle den Schutz geschäftlicher und vertraulicher Informationen sicherzustellen.
- (27) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung<sup>(3)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Union eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (28) Die Richtlinie 2002/6/EG sollte aus Gründen der Klarheit durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden —

<sup>(1)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>(2)</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Zweck dieser Richtlinie ist die Vereinfachung und Harmonisierung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und durch die Rationalisierung der Meldeformalitäten.
- (2) Diese Richtlinie gilt für die im Seeverkehr für Schiffe beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten geltenden Meldeformalitäten.
- (3) Diese Richtlinie gilt nicht für Schiffe, die von den Meldeformalitäten befreit sind.

#### Artikel 2

##### Definitionen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Meldeformalitäten“ die im Anhang aufgeführten Informationen, die im Einklang mit den in einem Mitgliedstaat anwendbaren Rechtsvorschriften für Verwaltungs- oder Verfahrenszwecke mitzuteilen sind, wenn ein Schiff in einen Hafen dieses Mitgliedstaats einläuft oder aus einem solchen Hafen ausläuft;
- b) „FAL-Übereinkommen“ das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 in seiner jeweils geltenden Fassung;
- c) „FAL-Formulare“ die standardisierten Formulare, wie sie im FAL-Übereinkommen vorgesehen sind;
- d) „Schiff“ Seeschiffe oder seegehende Boote;
- e) „SafeSeaNet“ das System der Union für den Seeverkehrsinformationsaustausch im Sinne der Richtlinie 2002/59/EG;
- f) „elektronische Datenübermittlung“ die Übermittlung von digital verschlüsselten Informationen, wobei ein revidierbares strukturiertes Format zu verwenden ist, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann.

#### Artikel 3

##### Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten

- (1) Jeder Mitgliedstaat trifft Maßnahmen, durch die sichergestellt wird, dass die Meldeformalitäten innerhalb des Mitgliedstaats in harmonisierter und koordinierter Weise angefordert werden.
- (2) Die Kommission entwickelt in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Verfahren zur Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten innerhalb der Union.

#### Artikel 4

##### Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen

Vorbehaltlich spezieller Anmeldebestimmungen, die nach den Rechtsakten der Union oder gemäß für die Mitgliedstaaten verbindlichen internationalen Rechtsinstrumenten betreffend den Seeverkehr anwendbar sind, einschließlich Bestimmungen über die Personen- und Frachtkontrolle, stellen die Mitgliedstaaten

sicher, dass der Kapitän oder jede andere vom Betreiber eines Schiffs ordnungsgemäß ermächtigte Person vor dem Einlaufen in einen Hafen in einem Mitgliedstaat der von diesem Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde die im Sinne der Meldeformalitäten erforderlichen Informationen übermittelt, und zwar

- a) mindestens 24 Stunden im Voraus, oder
- b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
- c) sobald diese Information vorliegt, falls der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder während der Reise geändert wird.

#### Artikel 5

##### Elektronische Datenübermittlung

(1) Die Mitgliedstaaten akzeptieren so schnell wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Juni 2015, dass die Meldeformalitäten in elektronischer Form vorliegen und über ein einziges Fenster („Single window“) übermittelt werden.

Dieses einzige Fenster, das das SafeSeaNet, die elektronische Zollabfertigung und andere elektronische Systeme verbindet, ist der Ort, über den gemäß dieser Richtlinie alle Informationen einmal gemeldet und den verschiedenen zuständigen Behörden und den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden.

(2) Das Format gemäß Absatz 1 muss den Bedingungen des Artikels 6 folgen, wobei das maßgebende Format des FAL-Übereinkommens unberührt bleibt.

(3) Sind nach Rechtsakten der Union Meldeformalitäten vorgeschrieben, und in dem Umfang, in dem dies für das gute Funktionieren des einzigen Fensters nach Absatz 1 notwendig ist, müssen die elektronischen Systeme nach Absatz 1 mit dem gemäß der Richtlinie 2002/59/EG eingerichteten SafeSeaNet sowie, soweit anwendbar, mit den in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2008 über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel<sup>(1)</sup> vorgesehenen IT-Systemen interoperabel und kompatibel sein und von diesen Systemen aus zugänglich sein.

(4) Unbeschadet der in der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 und in der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 festgelegten spezifischen Bestimmungen über Zoll- und Grenzkontrollen konsultieren die Mitgliedstaaten die Wirtschaftsteilnehmer und unterrichten die Kommission über die erzielten Fortschritte entsprechend den in der Entscheidung Nr. 70/2008/EG vorgesehenen Modalitäten.

#### Artikel 6

##### Datenaustausch

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Angaben, die ihnen im Einklang mit den in einem Rechtsakt der Union vorgeschriebenen Meldeformalitäten übermittelt wurden, über ihre nationalen SafeSeaNet-Systeme bereitgestellt werden, und stellen diese in relevanten Teilen auch anderen Mitgliedstaaten über ihre nationalen SafeSeaNet-Systeme zur Verfügung. Soweit ein Mitgliedstaat keine anderweitige Regelung getroffen hat, gilt dies nicht für Informationen bei einer Übermittlung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92, der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93, der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 und der Verordnung (EG) Nr. 450/2008.

<sup>(1)</sup> ABl. L 23 vom 26.1.2008, S. 21.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die ihnen nach Absatz 1 übermittelten Informationen den einschlägigen nationalen Behörden auf Antrag zugänglich gemacht werden.

(3) Das zugrunde liegende digitale Format der Mitteilungen, die im Einklang mit Absatz 1 im nationalen SafeSeaNet-System zu verwenden sind, wird gemäß Artikel 22a der Richtlinie 2002/59/EG festgelegt.

(4) Die Mitgliedstaaten können entweder mittels eines nationalen einzigen Fensters über ein elektronisches Datenaustausch-System oder mittels der nationalen SafeSeaNet-Systeme Zugang zu den in Absatz 1 genannten Informationen gewähren.

#### Artikel 7

##### Informationen in den FAL-Formularen

Die Mitgliedstaaten akzeptieren FAL-Formulare zur Erfüllung der Meldeformalitäten. Die Mitgliedstaaten können nur noch bis zum 1. Juni 2015 anerkennen, dass die nach einem Rechtsakt der Union vorgeschriebenen Informationen in Papierform vorgelegt werden.

#### Artikel 8

##### Vertraulichkeit

(1) Im Einklang mit den anwendbaren Rechtsakten der Union oder den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergreifen die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der nach dieser Richtlinie ausgetauschten geschäftlichen und anderen Informationen zu wahren.

(2) Die Mitgliedstaaten achten insbesondere darauf, den Schutz der gemäß dieser Richtlinie gesammelten geschäftlichen Daten zu gewährleisten. In Bezug auf personenbezogene Daten stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass sie die Richtlinie 95/46/EG einhalten. Die Organe und Einrichtungen der Union stellen sicher, dass sie die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 einhalten.

#### Artikel 9

##### Ausnahmen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallende Schiffe, die ausschließlich zwischen Häfen im Zollgebiet der Union 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, von der Übermittlung der auf den FAL-Formularen zu machenden Angaben ausgenommen sind, unbeschadet der geltenden Rechtsakte der Union und der Möglichkeit, dass die Mitgliedstaaten gegebenenfalls Informationen in den FAL-Formularen, auf die in Teil B Abschnitte 1 bis 6 des Anhangs dieser Richtlinie verwiesen wird, verlangen können, und die zum Schutz der inneren Ordnung und Sicherheit sowie zur Stärkung der Rechtsvorschriften in den Bereichen Zoll, Steuern, Einwanderung, Umwelt und Gesundheit notwendig sind.

#### Artikel 10

##### Änderungsverfahren

(1) Die Kommission kann in Bezug auf den Anhang dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags

über die Arbeitsweise der Europäischen Union annehmen, um zu gewährleisten, dass den von der IMO eingeführten relevanten Änderungen an den FAL-Formularen Rechnung getragen wird. Durch diese Änderungen wird der Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie nicht erweitert.

(2) Für die in diesem Artikel genannten delegierten Rechtsakte gelten die in den Artikeln 11, 12 und 13 dargelegten Verfahren.

#### Artikel 11

##### Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 10 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 18. November 2010 übertragen. Die Kommission legt spätestens sechs Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die übertragenen Befugnisse vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich automatisch um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerrufen sie nach Artikel 12.

(2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 12 und 13 genannten Bedingungen.

#### Artikel 12

##### Widerruf der Befugnisübertragung

(1) Die in Artikel 10 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich, das andere Organ und die Kommission innerhalb einer angemessenen Frist vor der endgültigen Beschlussfassung zu unterrichten, unter Nennung der übertragenen Befugnisse, die widerrufen werden könnten, sowie der etwaigen Gründe für einen Widerruf.

(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnisse. Er wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

#### Artikel 13

##### Einwände gegen delegierte Rechtsakte

(1) Das Europäische Parlament oder der Rat können gegen den delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab dem Datum der Übermittlung Einwände erheben.

Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(2) Haben bei Ablauf der Ausgangsfrist von zwei Monaten oder, soweit anwendbar, der verlängerten Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben, so wird der delegierte Rechtsakt im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt zu dem darin genannten Zeitpunkt in Kraft.

Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser der Ausgangsfrist von zwei Monaten oder, soweit anwendbar, der verlängerten Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, wenn das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben.

(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.

#### Artikel 14

##### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 19. Mai 2012 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 19. Mai 2012 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.

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

#### Artikel 15

##### Bericht

Bis zum 19. November 2013 erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über das Funktionieren dieser Richtlinie; dies schließt ein:

- a) die Möglichkeit, die mit dieser Richtlinie eingeführte Vereinfachung auf die Binnenschifffahrt auszuweiten;
- b) die Kompatibilität des Binnenschifffahrtswahlrechts („River Information System“) mit den in dieser Richtlinie erwähnten elektronischen Systemen;
- c) den unter Artikel 3 erzielten Fortschritt im Hinblick auf die Harmonisierung und Koordinierung der Meldeformalitäten;
- d) die konkrete Möglichkeit, die Formalitäten für Schiffe, die in den Hafen eines Drittstaates oder in eine Freizone eingelaufen sind, zu vermeiden oder zu vereinfachen;
- e) verfügbare Daten über den Schiffsverkehr/die Schiffsbewegungen in der Union und/oder über Schiffe, die Häfen in einem Drittland oder in Freizonen anlaufen.

Gegebenenfalls wird dieser Bericht um einen Gesetzgebungsvorschlag ergänzt.

#### Artikel 16

##### Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG

Die Richtlinie 2002/6/EG wird ab 19. Mai 2012 aufgehoben. Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie.

#### Artikel 17

##### Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 20. Oktober 2010.

Im Namen des Europäischen  
Parlaments

Der Präsident

J. BUZEK

Im Namen des Rates

Der Präsident

O. CHASTEL

## ANHANG

**AUFSTELLUNG DER IN DIESER RICHTLINIE GENANNTEN MELDEFORMALITÄTEN****A. Meldeformalitäten aufgrund von Rechtsakten der Union**

Diese Kategorie der Meldeformalitäten umfasst die Informationen, die im Einklang mit den nachstehend aufgeführten Vorschriften zu übermitteln sind.

**1. Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten**

Artikel 4 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 (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

**2. Grenzüberschreitungen von Personen**

Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 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) (ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 1).

**3. Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern**

Artikel 13 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.

**4. Meldepflicht für Abfälle und Rückstände**

Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

**5. Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben**

Artikel 6 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 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).

Bis zur Annahme eines harmonisierten Formulars auf internationaler Ebene wird das in der Anlage zu diesem Anhang enthaltene Formular für die Übermittlung der nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgeschriebenen Informationen verwendet. Das Formular kann auf elektronischem Wege übermittelt werden.

**6. Summarische Anmeldung/Summarische Eingangsanmeldung**

Artikel 36a der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1) und Artikel 87 der Verordnung (EG) Nr. 450/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (Modernisierter Zollkodex) (ABl. L 145 vom 4.6.2008, S. 1).

**B. FAL-Formulare und Formalitäten aufgrund internationaler Rechtsinstrumente**

Diese Kategorie der Meldeformalitäten umfasst die Informationen, die im Einklang mit dem FAL-Übereinkommen und sonstigen einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten zu übermitteln sind.

**1. FAL-Formular 1: Allgemeine Erklärung****2. FAL-Formular 2: Frachterklärung****3. FAL-Formular 3: Erklärung über die Schiffsvorräte****4. FAL-Formular 4: Erklärung über die persönliche Habe und Waren im Besitz der Besatzung****5. FAL-Formular 5: Besatzungsliste****6. FAL-Formular 6: Fahrgastliste****7. FAL-Formular 7: Gefahrgut-Manifest****8. Seegesundheitserklärung****C. Einschlägige einzelstaatliche Rechtsvorschriften**

In diese Kategorie können die Mitgliedstaaten die Informationen aufnehmen, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften zu übermitteln sind. Solche Informationen sind auf elektronischem Weg zu übermitteln.

## Anlage

FORMULAR MIT ANGABEN ZUR GEFAHRENABWEHR, DIE VOR ANKUNFT DES SCHIFFS ZU MACHEN SIND, ZUR ABGABE DURCH ALLE SCHIFFE VOR DEM EINLAUFEN IN DEN HAFEN EINES EU-MITGLIEDSTAATS

(Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) Kapitel XI-2 Regel 9 und Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004)

## Angaben zum Schiff und Kontaktdaten

IMO-Nummer		Name des Schiffs	
Heimathafen		Flaggenstaat	
Art des Schiffs		Rufzeichen	
BRZ		Inmarsat-Rufnummern (falls vorhanden)	
Name und Kennnummer des Unternehmens		Name des Beauftragten zur Gefahrenabwehr des Unternehmens (CSO) und 24-Stunden-Kontaktdaten	
Einlaufhafen		Liegeplatz im Einlaufhafen (falls bekannt)	

## Angaben zum Hafen und Liegeplatz

Voraussichtliche Ankunft des Schiffs (Tag und Uhrzeit)	
Hauptzweck des Anlaufens	

## Angaben nach SOLAS Kapitel XI-2 Regel 9.2.1.

Hat das Schiff ein gültiges Internationales Zeugnis zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff (ISSC)?	JA	ISSC	NEIN — Grund:	Ausgestellt von (Name der Verwaltung oder anerkannter Stelle zur Gefahrenabwehr (RSO))	Gültig bis (TT/MM/JJJJ)	
Hat das Schiff einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSP) an Bord?	JA	NEIN	Gefahrenstufe, mit der das Schiff zurzeit betrieben wird	Gefahrenstufe 1	Gefahrenstufe 2	Gefahrenstufe 3
Position/Standort des Schiffs zum Zeitpunkt der Berichtsabgabe						

Liste der letzten zehn angelaufenen Hafenanlagen in zeitlicher Reihenfolge (zuletzt angelaufene zuerst):

--

Nr.	Von (TT/MM/JJJJ)	Bis (TT/MM/JJJJ)	Hafen	Land	UN/LOCODE (falls vorhanden)	Hafenanlage	Sicherheits- stufe (SL)
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =
9							SL =
10							SL =

Wurden für das Schiff besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen, die über die im genehmigten SSP hinausgehen?  
 Falls JA, sind die besonderen oder zusätzlichen für das Schiff getroffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Folgenden anzugeben.

JA	NEIN
----	------

Nr. (wie oben)	Besondere oder zusätzliche für das Schiff getroffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Angabe der Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten in zeitlicher Reihenfolge (letzte zuerst), die in den oben aufgeführten letzten zehn Hafenanlagen vorgenommen wurden. Gegebenenfalls die folgende Tabelle erweitern oder auf getrenntem Blatt fortsetzen — Gesamtzahl der Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten angeben:

---

Wurden die im genehmigten SSP festgelegten Verfahren zur Gefahrenabwehr auf Schiffen bei allen Schiff-zu-Schiff-Tätigkeiten eingehalten? Falls NEIN, sind die ersatzweise getroffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unten in der letzten Spalte anzugeben.						JA	NEIN	
Nr.	Von (TT/MM/JJJJ)	Bis (TT/MM/JJJJ)	Ort oder Länge und Breite	Schiff-zu-Schiff-Tätigkeit	Ersatzweise getroffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr			
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
Allgemeine Beschreibung der Ladung								
Befördert das Schiff gefährliche Stoffe als Ladung, die von den Klassen 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 oder 8 des IMDG-Codes erfasst werden?				JA	NEIN	Falls JA, bestätigen, dass das Gefahrgut-Manifest (oder ein relevanter Auszug) beigefügt ist		
Bestätigung, dass eine Kopie der Besatzungsliste beigefügt ist				JA	Bestätigung, dass eine Kopie der Fahrgastliste beigefügt ist		JA	
Sonstige sicherheitsrelevante Angaben								
Gibt es sicherheitsrelevante Angelegenheiten, die Sie melden möchten?				JA	Einzelheiten:			NEIN
Schiffsagent im Hafen, der angelaufen werden soll								
Name:				Kontaktdaten (Telefonnummer):				
Angaben zur Person, die die Angaben macht								
Titel oder Funktion (Nichtzutreffendes streichen): Kapitän/Beauftragter zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff/CSO/Schiffsagent (wie oben)				Name:		Unterschrift:		
Tag/Uhrzeit/Ort der Berichtsabgabe								