

17.12.96

EU - In - VP

**Unterrichtung**  
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgast-  
schiffen befindlichen Personen

KOM(96) 574 endg.; Ratsdok. 12395/96

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 17. Dezember 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 26. November 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen (Seeverkehr)" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

INHALT

**BEGRÜNDUNG**

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Einleitung               | 2 |
| Zweck der Richtlinie                | 6 |
| Begründung der Richtlinie des Rates | 6 |
| Inhalt der Richtlinie des Rates     | 8 |
| Anmerkung zu den einzelnen Artikeln | 9 |

**RECHTSAKT** 13

**BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN EWR-AUSSCHUSSES** 22

**FINANZBOGEN** 24

**AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN** 29

## Begründung

### Allgemeine Einleitung

1. Unter dem Eindruck des Estonia-Unglücks hatte der Rat die Kommission aufgefordert<sup>1</sup>, einen Vorschlag für eine zwingende Vorschrift zur Registrierung der an Bord von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen befindlichen Fahrgäste vorzulegen. Dementsprechend hat die Kommission diesen Punkt in ihr Rechtsetzungsprogramm für 1996 aufgenommen.

Angaben über die Fahrgäste an Bord von Fahrgastschiffen sind eine grundlegende Voraussetzung für wirksamere Rettungsmaßnahmen nach einem Unfall. Sie versetzen beispielsweise die zuständigen Behörden in die Lage, die Familien der an Bord befindlichen Personen rasch und angemessen über die Lage zu informieren. Zudem werden die Angaben benötigt,

- um zu wissen, nach wem gesucht werden muß und was für Vorsichtsmaßnahmen erforderlich sind - Such- und Rettungsaktionen haben unter Umständen mehr Erfolg, wenn bekannt ist, um welche Art von Personen es sich handelt (Kinder oder ältere Menschen, Männer oder Frauen usw.),
- um mehr Klarheit in rechtlicher Hinsicht zu schaffen, z. B. in Versicherungsfragen bei Tod oder Vermißtsein - bei Schiffsunfällen sind die Betroffenen häufig bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt, oder es ist unmöglich, sie aus dem Wrack zu bergen, oder sie sind nicht auffindbar,
- um die medizinische Versorgung von Schwerverletzten zu verbessern - in den meisten Staaten können Krankenblätter eingesehen werden, wenn der Patient ordnungsgemäß identifiziert worden ist, so daß die medizinische Behandlung besser auf ihn abgestimmt werden kann.

Außerdem muß die exakte Zahl der an Bord eines Schiffes befindlichen Personen bekannt sein, um sicherzustellen, daß die zulässige Zahl nicht überschritten wird.

2. Die Frage der Fahrgastregistrierung ist auch in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) erörtert worden. Im November 1995 hat eine SOLAS-Konferenz eine Änderung des SOLAS-Übereinkommens beschlossen, die in einer speziellen Regel (Regel III/24-2) die grundsätzliche Registrierung der Fahrgäste einführt. Diese neue SOLAS-Regel soll ab 1.7.1997 für alle in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe gelten.

Auch wenn dies nicht in der Absicht der Regierungen bei der Verabschiedung dieser neuen SOLAS-Regel lag, so gilt die Regel III/24-2 doch nur für Fahrzeuge, die nach dem 1.7.1986 gebaut worden sind. Um dies zu ändern, haben die Europäische Kommission und Italien als Vorsitzender des Rates dem Erweiterten Ausschuß für

---

<sup>1</sup> Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von Roll-on-Roll-off-Fahrgastfährschiffen, ABl. Nr. C 379 vom 31.12.1994, S. 8.

die Sicherheit im Seeverkehr vorgeschlagen, die Regel dahingehend zu ändern, daß sie für alle in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe gilt.

Am 4. Juni hat der Erweiterte Seeschiffahrtsausschuß die Entschließung MSC 47(66) "Beschlußfassung über Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See" verabschiedet, die das bisherige Kapitel III des Anhangs zum SOLAS-Übereinkommen durch ein neues Kapitel ersetzt. Die Regel III/24-2 "Angaben über Fahrgäste" wurde durch die neue Regel III/27 ersetzt, die ausdrücklich für alle in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe gilt. Diese Änderung tritt am 1.7.1998 in Kraft.

- 3 a) Nach Auffassung der Kommission sollte diese SOLAS-Regel die Basis der EG-Rechtsvorschrift sein. Aus diesem Grund beschränkt die Kommission den Anwendungsbereich der von ihr vorgeschlagenen Richtlinie nicht, wie ursprünglich vom Rat empfohlen, auf in der Auslandsfahrt eingesetzte Ro-Ro-Fährschiffe, sondern schlägt vor, den Anwendungsbereich auf alle Fahrgastschiffe auszudehnen, die in der Inland- oder Auslandsfahrt aus einem Hafen der Gemeinschaft auslaufen und in einen Hafen der Gemeinschaft einlaufen.

Mit diesem Vorschlag möchte die Kommission eine einheitliche, kohärente Anwendung der SOLAS-Regel III/27 für alle Fahrgastschiffe erreichen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen oder aus ihnen auslaufen, und sicherstellen, daß alle Vertragspartner die einschlägigen SOLAS-Regeln für ihre Schiffe, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen, ordnungsgemäß anwenden. Dabei sieht sie sich mit zwei Problemen konfrontiert: zum einen mit einigen Mängeln der Regel III/27 und zum anderen mit den Besonderheiten des SOLAS-Übereinkommens, für die sie eine akzeptable Lösung finden mußte.

Als größten Mangel bezeichnete die Kommission den Geltungsbereich der SOLAS-Regel III/27, die sich nur auf internationale Fahrten bezieht, und die zahlreichen Möglichkeiten, diese Regeln zu umgehen.

Die Behörden von Flaggenstaaten können beispielsweise Fahrgastschiffe von der Pflicht befreien, detaillierte Angaben zu machen, wenn es sich aufgrund der Fahrpläne dieser Schiffe praktisch als unmöglich erweist, solche Fahrgastlisten aufzustellen. Zudem haben Behörden von Flaggenstaaten mit der Regel III/2.1 die Möglichkeit, Schiffe zu befreien, die sich im Laufe ihrer Fahrt nicht mehr als 20 Seemeilen vom nächstgelegenen Festland entfernen. Dadurch können Fahrten von Fahrgastschiffen, unabhängig von ihrer Länge, in einem Gebiet von 40 Meilen zwischen zwei Küsten ausgenommen werden. Die Ausnahmemöglichkeiten würden in Verbindung mit einer eventuell unterschiedlichen Auslegung durch die Mitgliedstaaten und durch Drittländer zweifellos Unsicherheit schaffen und zu einer unterschiedlichen Anwendung von Rechtsvorschriften in der EU führen. Die von der Kommission vorgeschlagene Richtlinie schafft in der EU eine einheitliche Rechtsgrundlage für die Registrierung von Personen, die sich an Bord von Fahrgastschiffen befinden, die Gemeinschaftshäfen anlaufen oder aus ihnen auslaufen.

Obgleich das SOLAS-Übereinkommen von 1974 und sein Protokoll von 1978 entsprechende Verpflichtungen der Vertragsregierungen enthält, gelten die meisten Bestimmungen, besonders die Bestimmung des Kapitels 3 der SOLAS-Regel, für

Schiffe, die die Flagge eines Vertragsstaates führen. Die Regel III/27 geht jedoch auf Such- und Rettungsfragen ein, für die der Flaggenstaat nicht immer verantwortlich ist. Es ist hervorzuheben, daß ein Flaggenstaat nach internationalem Recht keine Angelegenheiten regeln darf, die nicht unter seine Rechtssprechung fallen. Dies ist der Fall bei Such- und Rettungsmaßnahmen (SAR), die der alleinigen Verantwortung des Hafenstaates unterliegen. Allerdings ist für eine einheitliche und praktikable Anwendung der Regel III/27 bei Such- und Rettungsaktionen eine Schnittstelle für Kontakte mit der Behörde an Land erforderlich, die die Verantwortung für die praktische Anwendung des Internationalen Übereinkommens von 1979 über Such- und Rettungsmaßnahmen auf See trägt. Es kann jedoch nicht angehen, daß das einem Flaggenstaat eingeräumte "Recht", Schiffe von den SOLAS-Regeln zu befreien, dazu führt, daß die "Ausnahme die Regel und die allgemeine Regel die Ausnahme wird". Die Kommission ist daher der Auffassung, daß die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Regel III/27 umzusetzen, und insbesondere die Möglichkeit, bestimmte Schiffe davon zu befreien, nicht ohne die Zustimmung der betreffenden Hafenstaaten erfolgen kann.

Die Kommission richtet sich mit ihrem Vorschlag an die Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten und Hafenstaaten, um ein einheitliches, kohärentes und praktikables Informations- und Registrierungssystem einzuführen, das Fahrgästen und Besatzung bei einem Unfall höchstmögliche Sicherheit bietet. Diese Zuständigkeitsbereiche werden durch entsprechende Verpflichtungen des Hafenstaates umgesetzt, die für alle Schiffe, unabhängig unter welcher Flagge sie aus einem Gemeinschaftshafen auslaufen, gelten. Zudem werden die Flaggenstaaten dank dieser Richtlinie ihren SOLAS-Verpflichtungen mit Hilfe der in dieser Richtlinie vorgesehenen Bestimmungen über die Information und Registrierung einheitlich nachkommen können.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie für Fahrgastschiffe, die unter der Flagge eines Drittlandes aus einem Gemeinschaftshafen auslaufen, enthalten keine strengeren Vorschriften bezüglich der Registrierung von Fahrgästen als die allgemeinen SOLAS-Vorschriften. Für Befreiungen legt die Richtlinie jedoch strengere Vorschriften als die SOLAS-Regeln fest.

Dies bedeutet, daß die Hafenstaaten Befreiungen nur solchen Schiffen erteilen können, die aus ihren Häfen auslaufen und die in der Richtlinie festgelegten Bestimmungen erfüllen. So können auch Schiffe, die die Flagge eines Drittlandes führen, nicht von ihrer Verpflichtung zur Fahrgastregistrierung befreit werden, wenn die in der Richtlinie festgesetzten Bedingungen für die Erteilung von Befreiungen nicht erfüllt werden. So kann es vorkommen, daß Schiffe, die die Flagge eines Drittlandes führen und in bezug auf die SOLAS-Regeln von ihrem Flaggenstaat eine Befreiung erhalten haben, vom Hafenstaat gemäß der Richtlinie nicht befreit werden.

Die Kommission weist darauf hin, daß es aufgrund des internationalen Rechts für einen Hafenstaat gerechtfertigt erscheinen mag, Schiffen, die die Flagge eines anderen Staates führen, bestimmte Verpflichtungen aufzuerlegen, sofern diese in den Zuständigkeitsbereich des Hafenstaates fallen. Dies ist bei Such- und Rettungsaktionen der Fall.

Es erscheint nicht vorstellbar, daß ein Flaggenstaat im Zusammenhang mit Such- und Rettungsmaßnahmen (SAR) die einheitliche Einführung von Befreiungen von allgemeinen SOLAS-Bestimmungen in Frage stellt, die von einem Hafenstaat auferlegt werden, um einen allgemeinen SOLAS-Grundsatz für alle Schiffe, unabhängig von ihrer Flagge einheitlich anzuwenden.

Da die Bestimmungen der Richtlinie für alle Schiffe gelten, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen, erscheint es durchaus praktikabel, die Registrierung der Angaben über an Bord von Fahrgastschiffen befindliche Fahrgäste auf allen Fahrten, die sich mehr als 20 Seemeilen vom Abfahrtshafen entfernen, zu verlangen. Dementsprechend werden Befreiungen nur für Fahrgastschiffe zugelassen, die ausschließlich in geschützten Gewässern verkehren. Ebensowenig ist es angebracht, daß ein dritter Flaggenstaat in Frage stellt, daß es sich bei einer Fahrt innerhalb der Hoheitsgewässer eines anderen Staates um geschützte Gewässer handelt.

Es muß sichergestellt werden, daß Drittländer ihren SOLAS-Verpflichtungen für Fahrgastschiffe, die aus einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft auslaufen und in einen Hafen der Gemeinschaft einlaufen, ordnungsgemäß nachkommen, ohne die Verantwortung für Such- und Rettungsmaßnahmen der Hafenstaaten der Gemeinschaft zu gefährden. Die Gemeinschaft ist daher gehalten, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, dafür zu sorgen, daß eine Gesellschaft, die Fahrgastschiffe betreibt - die aus Häfen außerhalb der Gemeinschaft in Häfen der Gemeinschaft einlaufen - die für den Fall von Such- und Rettungsaktionen benötigten und in dieser Richtlinie festgelegten Informationen über Fahrgäste den benannten Such- und Rettungsbehörden (SAR) zur Verfügung stellt. Zeigt sich bei regionalen Such- und Rettungsmaßnahmen oder bei Ankunft in einem Gemeinschaftshafen, daß eine Gesellschaft diese Bestimmungen über die Fahrgastregistrierung nicht erfüllt, werden die Mitgliedstaaten wirksame und abschreckende Sanktionen auferlegen.

Das Rundschreiben MSC 606 über die Zustimmung des Hafenstaates zu SOLAS-Befreiungen, das von der IMO und dem Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr herausgegeben worden ist, muß im Hinblick auf Befreiungen durch Flaggenstaaten, deren Fahrgastschiffe einen Gemeinschaftshafen anlaufen, gebührend berücksichtigt werden. Dieses Rundschreiben empfiehlt den Flaggenstaaten, vor dem Auslaufen eines ihrer Schiffe aus einem Hafen eines anderen Staates als des Flaggenstaates zu versuchen, zusammen mit dem Hafenstaat eventuelle Meinungsverschiedenheiten über die Angemessenheit einer solchen Befreiung auszuräumen.

Um Mißverständnisse über die Wechselbeziehung zwischen Verpflichtungen des Flaggenstaates gemäß den SOLAS-Bestimmungen und der Zuständigkeit des Hafenstaates für Fahrgastschiffe auf internationalen Fahrten zu vermeiden, hielt es die Kommission für angemessen, diesen Punkt in einem gesonderten Artikel zu behandeln.

- 3 b) Angesichts der gesetzlichen Vorschriften und der praktischen Auswirkungen vor allem auf vollständig außerhalb der Gemeinschaft durchgeführten Fahrten hielt die Kommission es nicht für angebracht, solche Fahrten in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einzubeziehen. Wenn die Mitgliedstaaten jedoch ihrer Flaggenstaat-Verpflichtung aus der SOLAS-Regel III/27 nachkommen, sollten sie eine Schnittstelle für Kontakte mit den an Land befindlichen und für die Suche und Rettung verantwortlichen Behörden schaffen.

## **Zweck der Richtlinie**

4. Die Richtlinie soll die Erfassung von Angaben sicherstellen, damit die Anzahl der an Bord befindlichen Personen, für die das betreffende Fahrgastschiff und seine Sicherheitsausrüstung zugelassen sind, nicht überschritten und Such- und Rettungsaktionen erleichtert werden.

## **Begründung der Richtlinie des Rates**

- 5 a) **Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt und inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z. B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und was galt bisher)?**

Die Verpflichtung der Gemeinschaft besteht in diesem Zusammenhang darin, für mehr Sicherheit im Seeverkehr zu sorgen (wie es in Artikel 84 Absatz 2 EGV vorgesehen ist, der in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EGV zu betrachten ist). Mit der Richtlinie soll eine harmonisierte Regelung geschaffen werden, die sicherstellt, daß alle aus Gemeinschaftshäfen auslaufenden und in Gemeinschaftshäfen einlaufenden Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen, nicht mehr Fahrgäste an Bord haben als nach den einschlägigen Sicherheitszeugnissen zulässig ist. Außerdem werden die Such- und Rettungsaktionen bei einem Unglück durch angemessene Informationen erleichtert.

Millionen europäischer Bürger und viele andere Europareisende bedienen sich dieses Transportmittels auf dem Wege zu und von Hunderten von Gemeinschaftshäfen. Betroffen sind nahezu alle Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten oder als Hafenstaaten. Durch die Richtlinie wird verhindert, daß die Mitgliedstaaten die internationalen Bestimmungen über die Registrierung von Fahrgästen unterschiedlich anwenden, und sie wird sicherstellen, daß in den Fällen, in denen es bislang noch keine internationalen Regeln gibt, für die in der Inlandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe die gleichen Regeln gelten. Gemeinsame Sicherheitsanforderungen sind daher nicht nur erforderlich, um einen gemeinsamen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, sondern auch um sicherzustellen, daß den für die Suche und Rettung verantwortlichen Behörden im Notfall wichtige Angaben über die Fahrgäste zur Verfügung stehen. Indirekt werden die harmonisierten Regeln gewährleisten, daß der Wettbewerb zwischen den Gesellschaften auf denselben Schifffahrtsrouten nicht beeinträchtigt wird.

- 6 b) **Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?**

Die geplante Maßnahme liegt nicht in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft.

- 7 c) **Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?**

Da bei der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr auch die Belange des Binnenmarktes zu berücksichtigen sind, besteht die wirksamste Lösung darin, auf

Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheitsanforderungen aufzustellen und eine Regelung für die Lieferung von Angaben über die Fahrgäste zu schaffen.

- 8 d) **Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?**

Die Gemeinschaft hat größtes Interesse an der Aufstellung und Wahrung harmonisierter Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe und an bestmöglichen Bedingungen für die Rettung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern bei einem Unfall.

Auf internationaler Ebene sind bereits einschlägige Regeln aufgestellt worden, die allerdings einen erheblichen Spielraum für Abweichungen lassen und nicht für Fahrgastschiffe in der Inlandsfahrt gelten.

Der Preis des Nichttätigwerdens wäre ein unzureichender Schutz der Fahrgäste und der Besatzung und bedeutete das Fortbestehen der allzu komplizierten und unsicheren Regelung für die Betreiber innerhalb der Gemeinschaft wie auch Wettbewerbsverzerrungen.

- 9 e) **Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?**

Als Ergebnis internationaler Verhandlungen wurden bereits Regeln aufgestellt, die jedoch nicht präzise genug sind oder zu viel Spielraum für Abweichungen von den Vorschriften für die Registrierung von Fahrgästen lassen. Außerdem gelten diese Regeln nicht für Inlandsfahrten und reichen damit nicht weit genug. Um für einen einheitlichen, wirksamen Schutz der Fahrgäste zu sorgen, müssen daher bindende Vorschriften entweder in Form einer Richtlinie oder einer Verordnung erlassen werden. Durch Schaffung einer umfassenden Gemeinschaftsregelung auf einer durchsetzbaren gesetzlichen Grundlage werden divergierende einzelstaatliche Maßnahmen vermieden.

- 10 f) **Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?**

Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie ausreichen, da damit gemeinsame Anforderungen auf Gemeinschaftsebene festgelegt werden, die den Sicherheitsstandard der auf Fahrten zu und von einem Gemeinschaftshafen eingesetzten Fahrgastschiffe so weit wie möglich vereinheitlichen. Für Auslandsfahrten, die außerhalb der Gemeinschaft beginnen, gelten die einschlägigen SOLAS-Regeln, von denen nur die in der Richtlinie vorgesehenen Befreiungen gewährt werden sollten.

Die praktische und technische Umsetzung der Richtlinie bleibt jedem Mitgliedstaat überlassen und damit auch die Entscheidung darüber, welche Form seinem Rechtssystem am besten entspricht.

## Inhalt der Richtlinie des Rates

11. Generell müssen alle Personen, die sich an Bord eines aus einem Gemeinschaftshafen auslaufenden Fahrgastschiffes befinden, vor der Abfahrt gezählt werden, und die Gesamtzahl muß dem Kapitän, einer an Land befindlichen benannten Person und, soweit notwendig, der zuständigen Behörde zur Kenntnis gebracht werden. Diese Bestimmung gilt für alle Fahrgastschiffe, unabhängig von der Art ihrer Fahrt.

Was die Erfassung zusätzlicher Angaben über Fahrgäste für Such- und Rettungszwecke betrifft, so werden diese Vorschriften für alle Fahrgastschiffe gelten, die aus einem Gemeinschaftshafen aus- und in einen Gemeinschaftshafen einlaufen und zwischen zwei Häfen mindestens 20 Seemeilen zurücklegen. Die Mitgliedstaaten können die Grenze von 20 Seemeilen herabsetzen, wenn sie die Erfassung der Angaben für notwendig erachten. Auch in diesen Fällen gelten die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie. Zudem trägt die Richtlinie dem Umstand Rechnung, daß bei sehr kurzen Fahrten beispielsweise von Autofähren, die eine Meeresenge oder -bucht überqueren, oder Personenfähren, die ausschließlich für den Pendelverkehr oder für ähnliche Liniendienste benutzt werden, eine Befreiung erforderlich ist.

Die 20-Seemeilen-Grenze wurde letztlich gewählt, um einer Reihe von Anforderungen zu genügen, durch die sichergestellt werden soll, daß verschiedene von der Kommission und den Mitgliedstaaten vertretene allgemeine Grundsätze und besondere Bedingungen voll berücksichtigt werden, u. a. daß allen Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern auf Fahrten zu und von Gemeinschaftshäfen die höchstmöglichen Sicherheitsanforderungen und die besten Such- und Rettungsbedingungen bei einem Unglück zugute kommen, daß für alle in der Ausland- oder Inlandsfahrt eingesetzten Schiffe dieselben Regeln gelten und daß der Wettbewerb zwischen Gemeinschaftshäfen nicht verzerrt wird. Die Bestimmungen sollen für alle Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Flagge oder der Art ihrer Fahrt gelten, die einen Gemeinschaftshafen anlaufen oder aus ihm auslaufen und die unter gleichen Umständen in genau abgegrenzten Gebieten, in denen dichter Verkehr und häufig ungünstige Witterungs- und Seeverhältnisse herrschen, eingesetzt sind, auch wenn die Fahrten unterschiedlich lang sind. Dies ist der Fall in dem Gebiet, das in einem regionalen Übereinkommen über Stabilitätsanforderungen in Nordwesteuropa und im Ostseeraum festgelegt ist (Übereinkommen von Stockholm).

Nach Auffassung der Kommission sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, besondere Verhältnisse zu berücksichtigen, d. h. in begrenztem Umfang von den Bestimmungen abweichen können, ohne gegen internationale Vereinbarungen zu verstoßen. Außerdem sollte berücksichtigt werden, daß neue internationale wie auch gemeinschaftliche Regelungen in Kraft treten werden, die gewährleisten sollen, daß Fahrgastschiffe ein sicheres Verkehrsmittel sind. Da die Abweichungsmöglichkeiten jedoch nicht zu einer übermäßigen administrativen Belastung für die Mitgliedstaaten und die Kommission führen sollten, ist nur für den Fall ein Ausschußverfahren vorgesehen, daß im nachhinein Widerspruch gegen eine Regelung eines Mitgliedstaates erhoben wird.

12. Auf die Erfassung der Angaben sollte nach Meinung der Kommission nur so weit Einfluß genommen werden, wie der Betrieb der Fahrgastschiffe in Häfen nicht wesentlich gestört wird.

Wie die Fahrgäste gezählt oder die Namen registriert werden, kann den Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Die Einzelheiten des Registrierungsverfahrens sollten in den innerstaatlichen Regelungen klar und deutlich festgelegt werden. Die in der EG-Richtlinie genannten Funktionskriterien sind nur Mindestanforderungen, die erfüllt werden müssen. Bei der Aufstellung innerstaatlicher Regeln nach den Funktionskriterien ist zu berücksichtigen, daß es für die Registrierung von Fahrgästen heute kaum noch technische Probleme gibt.

### **Anmerkung zu den einzelnen Artikeln**

#### **Artikel 1**

Dieser Artikel nennt den Zweck der Richtlinie: Erhöhung der Sicherheit auf See durch Verbesserung der Fahrgastregistrierung und -identifizierung für Such- und Rettungszwecke bei einem Unfall.

#### **Artikel 2**

Dieser Artikel enthält eine Definition der in der Richtlinie verwendeten Schlüsselbegriffe. Die Richtlinie sorgt für Übereinstimmung mit den Definitionen internationaler Vorschriften für die Sicherheit auf See, beispielsweise des SOLAS-Übereinkommens oder der EG-Richtlinien.

#### **Artikel 3**

Mit der Festlegung des Anwendungsbereichs der Richtlinie wird die in Artikel 2 gegebene Definition eines Fahrgastschiffes näher erläutert. Der Artikel bestimmt, welche Schiffe und Dienste an die Richtlinienbestimmungen gebunden sind. Nicht unter die Richtlinie fallen Schiffe, die nach internationalem Recht Immunität genießen, sowie nicht kommerziell genutzte Sportboote. Zusätzlich sind von dieser Richtlinie auch Schiffe ausgeschlossen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates Transportdienstleistungen ausschließlich außerhalb der Gemeinschaft erbringen.

#### **Artikel 4**

Wie in Abschnitt 3 a) der allgemeinen Einführung erwähnt, verdeutlicht dieser Artikel die Entsprechungen dieser Richtlinie und der einschlägigen SOLAS-Bestimmungen.

#### **Artikel 5**

Dieser Artikel wiederholt einen allgemeinen Brauch guter Seemannschaft und schreibt vor, die an Bord befindlichen Fahrgäste zu zählen und die Zahl dem Kapitän vor der Abfahrt zu melden. Dies hilft sicherzustellen, daß ein Fahrgastschiff nicht mit mehr als der zugelassenen Zahl von Fahrgästen aus einem Hafen ausläuft.

Der zweite Absatz stellt sicher, daß die Zahl der Fahrgäste an Bord eines Fahrgastschiffes einer Einrichtung an Land gemeldet wird, und räumt dem Staat die Möglichkeit ein, alternative Kommunikationsmittel, die demselben Zweck dienen, zu benutzen.

#### Artikel 6

Nach diesem Artikel müssen über die Fahrgäste an Bord von Schiffen, die Fahrten von über 20 Seemeilen zwischen zwei Häfen zurücklegen, zusätzliche Angaben registriert werden. Bei einem Unfall sind solche Angaben nicht nur für die Such- und Rettungsdienste wichtig, sondern dienen auch dem Zweck, Angehörige und sonstige Betroffene über die Lage auf dem laufenden zu halten.

Die Richtlinie des Rates vom 22. Dezember 1994 empfiehlt die Zeit als entscheidenden Parameter bei der Wahl eines Grenzwertes für die Namensregistrierung. Angesichts der großen Zunahme der Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der jüngsten Vergangenheit, die in kurzer Zeit weite Strecken zurücklegen können, hat die Kommission jedoch beschlossen, dieser Empfehlung nicht zu folgen.

Die in Artikel 9 vorgesehene Möglichkeit, den Grenzwert von 20 Seemeilen herabzusetzen, gestattet es den Mitgliedstaaten, die SOLAS-Regel III/24-2 Absatz 3 auf alle in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffe voll anzuwenden.

#### Artikel 7

Dieser Artikel besagt, daß der Kapitän stets die Zahl der an Bord befindlichen Fahrgäste kennen und sicherstellen muß, daß sie nicht höher ist als die Zahl, für die das Schiff zugelassen ist. Dies ist eine bindende Vorschrift guter Seemannschaft.

#### Artikel 8

Dieser Artikel enthält die Verpflichtungen von Gesellschaften, die Fahrgäste aus Gemeinschaftshäfen befördern. Nach Absatz 1 müssen Gesellschaften, die in der Fahrgastbeförderung tätig sind, eine Person benennen, die für die Aufbewahrung und Übermittlung der von den Behörden verlangten Angaben verantwortlich ist. Der Absatz enthält auch die Mindestanforderungen an Fahrgast-Registrierungssysteme. Da den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, wie sie die Bestimmungen der Richtlinie, die sich auf die Gesellschaften beziehen, in innerstaatliches Recht umsetzen, können sie die Möglichkeiten des modernen elektronischen Datenaustauschs und der Computertechnik nutzen. Durch die Bestimmung, daß die Angaben über Fahrgäste nicht länger als für die Zwecke dieser Richtlinie nötig aufbewahrt werden dürfen, werden die verschiedenen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, die ziemlich strenge Datenschutzbestimmungen enthalten, nicht ungebührlich beeinträchtigt.

#### Artikel 9

Dieser Artikel regelt die Möglichkeiten einer Abweichung von der Richtlinie und kommt damit dem Wunsch mehrerer Mitgliedstaaten nach, die Richtlinie auch auf Schiffe anwenden zu können, die Fahrten von weniger als 20 Seemeilen zwischen zwei Häfen unternehmen. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß auch dann, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, die 20-Seemeilen-Grenze herabzusetzen, die Bestimmungen der Richtlinie beachtet werden müssen. Außerdem trägt der Artikel den besonderen Problemen Rechnung,

mit denen Mitgliedstaaten bei speziellen Fahrten konfrontiert sein können, beispielsweise beim regelmäßigen Pendelverkehr oder bei Autofährdiensten zur Überquerung einer Meeresbucht oder -enge. Dieser Artikel gestattet es den Mitgliedstaaten ferner, Fahrgastschiffe, die in geschützten Gewässern im Einsatz sind, von der Registrierungspflicht zu befreien, sofern die Betriebsbedingungen und das Gebiet, in dem die Schiffe eingesetzt sind, ausreichende und angemessene Such- und Rettungseinrichtungen bieten. Außerdem wird die Möglichkeit abgedeckt, daß ein Flaggenstaat einer Befreiung, die durch einen als Hafenstaat handelnden Mitgliedstaat gewährt wurde, nicht zustimmt.

#### Artikel 10

Oberstes Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Sicherheit in der ganzen Gemeinschaft. Dies läßt sich nur durch eine einheitliche Anwendung der Richtlinienbestimmungen erreichen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, alle notwendigen Schritte zu unternehmen, damit sichergestellt ist, daß die von den betreffenden Gesellschaften eingerichteten Registrierungssysteme den Funktionskriterien dieser Richtlinie entsprechen. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Erfüllung dieser Kriterien zu überprüfen.

#### Artikel 11

Dieser Artikel enthält die Funktionskriterien, die die von den Gesellschaften zur Registrierung der Fahrgäste eingerichteten Systeme erfüllen müssen. Wichtigstes Kriterium ist eine einfache und rasche Handhabung der Daten. Für den Fall eines Ausfalls des Registrierungssystems hat die Gesellschaft laut einem besonderen Absatz ein Notregistrierungssystem vorzusehen, das dieselben Kriterien erfüllt. Außerdem haben die Mitgliedstaaten nach Absatz 2 dafür zu sorgen, daß die Existenz mehrerer Registrierungssysteme auf ähnlichen Routen vermieden wird. Ferner müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, daß eine Vielzahl von Registrierungssystemen vermieden wird.

#### Artikel 12

Dieser Artikel gestattet es der Kommission, die Richtlinie nach dem Verfahren des Artikels 13 zu ändern, um sicherzustellen, daß die nach Erlass dieser Richtlinie wirksam gewordenen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens für die Zwecke dieser Richtlinie und die in Artikel 11 Absatz 1 genannten Funktionskriterien angewendet werden, um künftigen Änderungen der internationalen Sicherheitsregeln Rechnung zu tragen. Unbeschadet der Verfahren zur Änderung der internationalen Übereinkommen ist über die Anwendung später wirksam gewordener Änderungen dieser Übereinkommen für die Zwecke dieser Richtlinie nach dem Verfahren des Artikels 13 zu entscheiden.

#### Artikel 13

Dieser Artikel sieht die Einsetzung des Ausschusses nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG<sup>2</sup> vor und legt fest, welches Beratungsverfahren anzuwenden ist, wenn die Richtlinie ein Ausschußverfahren vorschreibt.

---

<sup>2</sup> Richtlinie 93/75/EWG des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

Artikel 14

Die Termine, zu denen die Bestimmungen der Richtlinie voll wirksam werden, wurden so festgelegt, daß sie ein Jahr später als die entsprechenden Termine des SOLAS-Übereinkommens liegen.

Artikel 15

Keine Anmerkungen

Artikel 16

Keine Anmerkungen

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die  
Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen  
Personen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 Buchstabe c des Vertrags<sup>3</sup> und in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ziel einer Gemeinschaftsmaßnahme für den Seeverkehr sollte die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein. Die Gemeinschaft hat großes Interesse an der Aufstellung harmonisierter Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe. Diese Richtlinie ist eine von mehreren Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf See.

Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über die jüngsten Unfälle, von denen Fahrgastschiffe betroffen waren und die eine Vielzahl von Menschenleben gekostet haben, insbesondere über das Estonia-Unglück. Europäische und viele andere Bürger, die in der Gemeinschaft Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge benutzen, können mit Recht einen angemessenen Sicherheitsstandard und ein ausreichendes Informationssystem zur Erleichterung von Such- und Rettungsaktionen erwarten und müssen sich auf sie verlassen können. Es müssen alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um diese Erwartungen zu erfüllen und um zu vermeiden, daß sich Angehörige und sonstige Betroffene unnötige Sorgen machen bei einem Unfall eines Fahrgastschiffes in einem Seegebiet, in dem ein Mitgliedstaat nach dem Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst die Verantwortung trägt.

Für die Sicherheit der Schiffe sind in erster Linie die Flaggenstaaten verantwortlich. Die Mitgliedstaaten können dafür sorgen, daß unter ihrer Flagge fahrende Fahrgastschiffe und deren Betreiber angemessene Sicherheitsvorschriften erfüllen. Die Mitgliedstaaten können die Sicherheit aller Fahrgastschiffe unabhängig davon, welche Flagge diese führen und ob sie einen ihrer Häfen anlaufen oder verlassen oder dies zu tun beabsichtigen, nur dadurch sicherstellen, daß sie als Bedingung für das Auslaufen aus ihren Häfen die Erfüllung bestimmter Sicherheitsvorschriften verlangen.

---

1

2

3

4

Im Hinblick auf Such- und Rettungsmaßnahmen darf die Gewährung einer Befreiung für Fahrgastschiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder aus ihm auslaufen, nicht allein den Flaggenstaaten überlassen werden. Nur der Hafenstaat kann die Bedingungen für die bestmöglichen Such- und Rettungsarbeiten festlegen.

Weder ein Mitgliedstaat noch ein Drittland kann aus anderen als den in dieser Richtlinie genannten Gründen bei Fahrten von oder zu einem Gemeinschaftshafen von den SOLAS-Bestimmungen für die "Angaben über Fahrgäste" abweichen.

Es muß sichergestellt werden, daß die Zahl der Fahrgäste an Bord eines Fahrgastschiffes nicht höher ist als die Zahl, für die das Schiff und seine Sicherheitsausrüstung zugelassen sind. Angaben über Fahrgäste werden zur leichteren Identifizierung von Personen nach einem Unfall benötigt.

Diese Richtlinie erinnert die Mitgliedstaaten daran, welche Mittel ihnen nach dem Völkerrecht zur Verfügung stehen. Die einschlägigen internationalen Übereinkommen überlassen die Interpretation in wesentlichen Punkten dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten. Bislang gibt es noch keine internationale, verbindliche Norm für die Registrierung von Fahrgästen, an die sich alle Fahrgastschiffe auch in der Inlandsfahrt halten müssen.

Die obligatorische Registrierung der Fahrgäste bei allen Fahrgastschiffen unabhängig von ihrer Flagge entspricht auch der Regel 27 des SOLAS-Übereinkommens, die ähnliche Vorschriften enthält. Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, für die betroffenen Fahrgastfahrzeuge strengere Vorschriften zu erlassen.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen muß für Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen und unterschiedlichen Entfernungen zwischen den Häfen ein einheitliches Konzept entwickelt werden. Mit der 20-Seemeilen-Grenze wurden allgemeine Grundsätze und besondere Anliegen aller Mitgliedstaaten berücksichtigt. Da das Risiko bei Fahrgastschiffen, die ausschließlich in geschützten Gewässern verkehren, und bei Fahrgastschiffen, die im Kurzstreckenlinienverkehr in geschützten Gewässern eingesetzt werden, geringer ist, sollte bei diesen Schiffen eine Abweichung möglich sein.

Da bei der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr auch die Belange des Binnenmarktes zu berücksichtigen sind, ist eine Maßnahme der Gemeinschaft der einzig mögliche Weg, um bei Schiffen in der ganzen Gemeinschaft für einen einheitlichen Mindestsicherheitsstandard zu sorgen. Bliebe die Gemeinschaft untätig, so würde dies nicht nur zu einem mangelhaften Schutz der Fahrgäste führen, sondern auch die allzu komplizierten und unsicheren Regelungen innerhalb der Gemeinschaft zum Schaden und auf Kosten der Industrie fortbestehen lassen.

Gemeinsame Mindestsicherheitsanforderungen müssen durch verbindliche Gemeinschaftsregelungen sichergestellt werden; dabei reicht in diesem Fall eine Richtlinie aus, bei der der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dadurch gewahrt wird, daß jedem einzelnen Mitgliedstaat die Entscheidung darüber überlassen bleibt, welche Form der Umsetzung seiner innerstaatlichen Rechtsordnung am besten entspricht.

Die Erfassung und Verarbeitung von Daten der einzelnen Personen ist zur Identifizierung der Fahrgäste bei einem Unfall notwendig. Diese Daten müssen nach den in der Richtlinie 95/46/EG verankerten Datenschutzgrundsätzen erfaßt und verarbeitet werden. Insbesondere

sollten die einzelnen Personen zum Zeitpunkt der Erfassung vollständig über die Zwecke, für die die Daten benötigt werden, unterrichtet und die Daten zudem nur kurze Zeit aufbewahrt und, sobald das betreffende Schiff sicher in seinem Bestimmungshafen eingetroffen ist, vernichtet werden.

Die Kommission wird bei der wirksamen Anwendung der Richtlinie durch einen Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Diese Aufgabe kann der nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates eingesetzte Ausschuß übernehmen.

Über diesen Ausschuß können gewisse Bestimmungen der Richtlinie geändert werden, um künftigen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens Rechnung zu tragen, und Bestimmungen hinzugefügt werden, die eine einheitliche Regelung der Befreiungen und die Umsetzung von IMO-Entschlüssen sicherstellen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Diese Richtlinie soll die Sicherheit und die Möglichkeit der Rettung von Fahrgästen und Besatzung, die sich an Bord von Fahrgastschiffen auf dem Wege zu oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befinden, verbessern und dafür sorgen, daß nach einem eventuellen Unfall wirkungsvollere Maßnahmen getroffen werden können.

#### Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten

- **"Personen"** alle an Bord befindlichen, zu den Fahrgästen oder zur Besatzung zählenden Personen unabhängig von ihrem Alter,
- **"Fahrgastschiff"** ein Schiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert,
- **"Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug"** ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung,
- **"Gesellschaft"** den Eigentümer des Fahrgastschiffes oder irgendein anderes Unternehmen oder eine andere Person wie den Betreiber oder den Bareboat-Charterer, das bzw. die von dem Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Fahrgastschiffes übernommen hat,
- **"benannte Person"** die von einer Gesellschaft als verantwortlich für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem ISM-Code angegebene Person oder irgendeine andere Person, die von der Gesellschaft als verantwortlich für die Aufbewahrung von Angaben über die auf einem Fahrgastschiff der Gesellschaft befindlichen Personen benannt worden ist,
- **"benannte Behörde"** die in Artikel 8 genannte zuständige Behörde des Mitgliedstaates, die für die Suche und Rettung verantwortlich ist,

- "ISM-Code" den internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, der von der IMO-Versammlung durch die EntschlieÙung A.741 (18) vom 4. November 1993 beschlossen worden ist,
- "eine Seemeile" 1852 Meter,
- "geschützte Gewässer" Gebiete, in denen die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 Meter überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet über einen Zeitraum von 1 Jahr, und in denen ein Fahrgastschiff zu keinem Zeitpunkt mehr als 6 Seemeilen von einem Zufluchtsort entfernt ist, wo Schiffsbrüchige anlanden können.

### Artikel 3

1. Diese Richtlinie gilt für Fahrgastschiffe mit Ausnahme von
  - Kriegsschiffen und Truppentransportschiffen sowie
  - Sportbooten, sofern sie nicht mit einer Besatzung ausgerüstet sind oder ausgerüstet werden sollen und mehr als zwölf Fahrgäste zu kommerziellen Zwecken befördern.
2. Von dieser Richtlinie sind auch Fahrgastschiffe ausgeschlossen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates Fahrten ausschließlich außerhalb der Gemeinschaft durchführen.

### Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten können Schiffe, die ihre eigene Flagge führen und, von einem außergemeinschaftlichen Hafen kommend, einen innergemeinschaftlichen Hafen anlaufen, von der Verpflichtung zur Registrierung der Fahrgäste nach den einschlägigen SOLAS-Bestimmungen nur unter den Bedingungen befreien, die in dieser Richtlinie für Abweichungen festgelegt sind.
- (2) Jeder Mitgliedstaat muß bei Fahrgastschiffen, die seine eigene Flagge führen und die von einem außergemeinschaftlichen Hafen kommend einen innergemeinschaftlichen Hafen anlaufen, von der Gesellschaft verlangen, daß sie die in Artikel 5.1 und 6 aufgeführten Angaben zur Verfügung stellen.
- (3) Jeder Mitgliedstaat muß bei Fahrgastschiffen, die die Flagge eines Drittlandes führen und die von einem außergemeinschaftlichen Hafen kommend einen innergemeinschaftlichen Hafen anlaufen, von der Gesellschaft verlangen, daß sie die in Artikel 5.1 und 6 dieser Richtlinie aufgeführten Angaben sammelt und verwaltet, so daß sie erforderlichenfalls der benannten Behörde zugänglich sind.

### Artikel 5

- (1) Alle Personen an Bord eines aus einem Hafen eines Mitgliedstaates auslaufenden Fahrgastschiffes sind vor der Abfahrt des Schiffes zu zählen.
- (2) Die Zahl der Personen ist vor der Abfahrt dem Kapitän des Fahrgastschiffes sowie der von der Gesellschaft benannten Person oder einem an Land befindlichen System der Gesellschaft, das demselben Zweck dient, zu melden.

Artikel 6

Bei allen Fahrgastschiffen, die aus einem Hafen eines Mitgliedstaates auslaufen und eine Fahrt von mehr als 20 Seemeilen ab ihrem Ausgangspunkt unternehmen, sind folgende Angaben zu registrieren:

- Namen der an Bord befindlichen Personen,
- Vornamen oder Anfangsbuchstaben,
- Geschlecht,
- Alterskategorie (Erwachsener, Kind oder Kleinkind), der die Person angehört,
- bei freiwilliger Angabe des Fahrgastes: im Notfall benötigte besondere Hilfe oder Fürsorge.

Diese Angaben sind der von der Gesellschaft benannten Person spätestens 30 Minuten nach Abfahrt des Fahrgastschiffes zu übermitteln.

Artikel 7

Der Kapitän stellt sicher, daß die Zahl der Personen, die sich an Bord eines aus dem Hafen eines Mitgliedstaates auslaufenden Fahrgastschiffes befinden, die zulässige Zahl nicht überschreitet.

Artikel 8

Alle Gesellschaften, die die Verantwortung für den Betrieb eines unter Artikel 3 fallenden Fahrgastschiffes tragen, sind verpflichtet,

- ein System für die Registrierung der nach den Artikeln 5 und 6 vorgeschriebenen Angaben zu schaffen. Das System muß die in Artikel 11 genannten Kriterien erfüllen.
- eine Person zu benennen, die für die Aufbewahrung und Weiterleitung der nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben verantwortlich ist.

Die Gesellschaft sorgt dafür, daß die nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben unverzüglich an die benannte Behörde weitergeleitet werden oder dieser Behörde jederzeit zur Verfügung gestellt werden können. Die Angaben werden nicht länger, als für die Zwecke dieser Richtlinie notwendig, aufbewahrt und in der Regel vernichtet, sobald die jeweilige Schiffsreise sicher beendet ist.

Die Gesellschaft sorgt dafür, daß die Angaben von Personen, die Bedarf an besonderer Hilfe oder Fürsorge im Notfall angemeldet haben, ordnungsgemäß registriert und dem Kapitän vor Abfahrt des Fahrgastschiffes zur Kenntnis gebracht werden.

## Artikel 9

- (1) Jeder Mitgliedstaat, aus dessen Hafen ein Fahrgastschiff ausläuft, kann die in Artikel 6 genannte Grenze von 20 Seemeilen herabsetzen.
- (2) Jeder Mitgliedstaat, aus dessen Hafen ein Schiff ausläuft, kann Fahrgastschiffe, die in geschützten Gewässern im Liniendienst bei einer Fahrzeit von weniger als 30 Minuten zwischen den Anlegehäfen eingesetzt sind, von der in Artikel 5 vorgeschriebenen Meldung an die von der Gesellschaft benannte Person befreien.

Jeder Mitgliedstaat, aus dessen Hafen ein Schiff ausläuft, kann Fahrgastschiffe, die ausschließlich in geschützten Gewässern eingesetzt werden, von den Verpflichtungen des Artikels 6 unter der Bedingung befreien, daß in dem Einsatzgebiet dieser Schiffe angemessene und ausreichende Such- und Rettungseinrichtungen vorhanden sind.

Gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie befreit ein Mitgliedstaat keine Fahrgastschiffe, die aus seinen Häfen auslaufen, die Flagge eines Drittlandes führen, durch die sich der Flaggenstaat zur Einhaltung des SOLAS-Übereinkommens verpflichtet, die nach den einschlägigen SOLAS-Bestimmungen für eine Anwendung solcher Befreiungen nicht in Frage kommen.

- (3) Unter den in Absatz 2 genannten Umständen ist folgendes Verfahren anzuwenden:
  - a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich und unter Angabe hinreichender Gründe von seinem Beschluß, eine Befreiung zu gewähren.
  - b) Gelangt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung zu der Auffassung, daß die Befreiung nicht gerechtfertigt ist oder sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken könnte, kann sie nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 den Mitgliedstaat auffordern, die Befreiung abzuändern oder zu widerrufen.

## Artikel 10

Die gemäß Artikel 8 eingerichteten Registrierungssysteme müssen die Mitgliedstaaten zufriedenstellen und von ihnen gebilligt werden.

Die Mitgliedstaaten prüfen durch Stichproben, ob das gemäß dieser Richtlinie auf ihrem Hoheitsgebiet eingerichtete Registrierungssystem ordnungsgemäß funktioniert.

Die Mitgliedstaaten benennen die Behörde, der die in Artikel 8 genannten Gesellschaften die nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben zu übermitteln haben.

Artikel 11

(1) Die Registrierungssysteme müssen folgende Funktionskriterien erfüllen:

- i) Lesbarkeit: Die vorgeschriebenen Daten müssen in einem leicht lesbaren Format abgefaßt sein.
- ii) Zugänglichkeit: Die vorgeschriebenen Daten müssen leicht zugänglich sein für die Behörden, für die die in dem System enthaltenen Angaben wichtig sind.
- iii) Verfügbarkeit: Die vorgeschriebenen Daten müssen vor der Abfahrt erfaßt werden.
- iv) Erleichterung: Das System muß so konzipiert sein, daß für Fahrgäste, die das Schiff besteigen und/oder verlassen, keine unnötigen Verzögerungen entstehen.
- v) Sicherheit: Die Daten sollten ausreichend gegen versehentliche oder widerrechtliche Vernichtung und Verlust und gegen unbefugte Veränderung oder Enthüllung sowie unbefugten Zugang geschützt sein.
- vi) Alternativeinrichtungen: Bei Ausfall des Systems sollte eine Alternativeinrichtung oder ein gleichwertiges Registrierungssystem zur Verfügung stehen.

(2) Auf denselben oder ähnlichen Routen sollte die Existenz mehrerer Systeme vermieden werden.

Artikel 12

(1) Nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 kann folgendes beschlossen werden:

- a) Bestimmungen
  - i) zur Einführung einer einheitlichen Regelung für die nach Artikel 9 Absatz 2 gewährten Befreiungen,
  - ii) zur Umsetzung von IMO-Entschlüssen und -Rundschreiben bezüglich der Registrierungssysteme,
- b) eine Änderung der in Artikel 11 Absatz 1 genannten Funktionskriterien,
- c) eine Änderung der Richtlinie - unbeschadet der Verfahren zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens - durch welche die Anwendung der nach Erlass dieser Richtlinie in bezug auf die Registrierungssysteme wirksam gewordenen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens für die Zwecke dieser Richtlinie sichergestellt wird.

### Artikel 13

- (1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG<sup>5</sup> eingesetzten Ausschuß unterstützt.
- (2) Soweit auf diesen Absatz verwiesen wird, gilt folgendes Verfahren:
  - a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Absatz 1 genannten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.
  - b) Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.
  - c) Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.
  - d) Die Kommission berücksichtigt so weit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

### Artikel 14

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 1. Januar 1998 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden Artikel 6 spätestens ab 1. Januar 1999 an.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.
- (4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

---

<sup>5</sup> Richtlinie 93/75/EWG des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

Artikel 15

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Entwurf für einen  
**Beschluß des gemeinsamen EWR-Ausschusses**

Nr. ../9.

vom .. .. 199.

zur Änderung des Anhangs XIII (Kapitel V) des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch Hinzufügung der Richtlinie .././EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen.

DER GEMEINSAME EWR-AUSSCHUSS -

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, geändert durch das Anpassungsprotokoll zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, nachstehend Abkommen genannt, insbesondere auf Artikel 98,

in der Erwägung, daß die Richtlinie .././EG des Rates der Europäischen Union vom .. 199., von der eine Kopie diesem Beschluß beigelegt ist, in das Abkommen aufzunehmen ist,

in der Erwägung, daß die horizontale Anpassung im Protokoll 1 sowie die sektoralen und die übrigen Anpassungen in der Einleitung des Anhangs XIII des Abkommens gelten sollen -

BESCHLIESST:

**Artikel 1**

Anhang XIII "Verkehr" des Abkommens wird wie folgt geändert. Der neue Text ist als Anlage beigelegt.

**Artikel 2**

In Kapitel V wird nach der Nr. XXX folgende neue Nummer eingefügt:

XXX: Richtlinie .././EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen.

Die Bestimmung der Richtlinie wird für die Zwecke dieses Abkommens angepaßt und lautet wie folgt:

Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Vertragsparteien erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum .././199. nachzukommen."

### Artikel 3

Dieser Beschluß tritt am .././199. in Kraft.

### Artikel 4

Dieser Beschluß wird im EWR-Teil und in der EWR-Beilage des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel, am .././199.

Für den Gemeinsamen EWR-Ausschuß  
Der Präsident

Die Sekretäre des  
Gemeinsamen EWR-Ausschusses

## **Finanzbogen**

### **1 BEZEICHNUNG DER MASSNAHME**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen.

### **2 HAUSHALTSLINIE(N)**

Teil A (s. Absatz 10)

### **3 RECHTSGRUNDLAGE**

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c.

### **4 BESCHREIBUNG DER MASSNAHME**

#### **4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme**

Die Schaffung von gemeinsamen und harmonisierten Verfahren in bezug auf die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen.

#### **4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung**

unbefristet

### **5 EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN**

**5.1** nichtobligatorische Ausgaben

**5.2** nichtgetrennte Mittel

**6 ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN**

Verwaltungsausgaben

**7 Finanzielle Auswirkungen**

keine

**8 Vorgesehene Betrugsbekämpfungsmassnahmen**

Kontrolle der Einhaltung der Verfahren für die Einladung von Sachverständigen der Mitgliedstaaten

**9 Angaben zur Kosten-Wirksamkeits-Analyse**

**9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe**

Mit der Richtlinie soll eine harmonisierte Regelung geschaffen werden, die sicherstellt, daß alle aus Gemeinschaftshäfen auslaufenden und in Gemeinschaftshäfen einlaufenden Fahrgastschiffe nicht mehr Fahrgäste an Bord haben als nach den einschlägigen Sicherheitszeugnissen zulässig ist. Zudem werden Angaben über die Fahrgäste an Bord von Fahrgastschiffen gefordert, um die Wirksamkeit von Rettungsdiensten nach einem Unfall zu erhöhen.

**9.2 Überwachung und Bewertung der Maßnahme**

Überwachung und Bewertung der Maßnahme werden auf der Jahresversammlung des für die Sicherheit im Seeverkehr zuständigen Ausschusses und auf Dienstreisen vorgenommen.

**10 VERWALTUNGS-AUSGABEN (ABSCHNITT III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)**

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel hängt von dem jährlichen Beschluß der Kommission über die Zuweisung der Mittel ab, wobei die von der Haushaltsbehörde bewilligten Stellen und zusätzlichen Beträge berücksichtigt werden.

**10.1 Erfordert die Maßnahme eine Erhöhung des Personalbestands der Kommission? Wenn ja, um wieviel?**

|                                      |   | Für die Verwaltung<br>abzustellendes Personal |                       | Quelle                                             |                        | Dauer |
|--------------------------------------|---|-----------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|------------------------|-------|
|                                      |   | Dauerstellen                                  | Befristete<br>Stellen | Mittel der<br>betreffenden<br>GD bzw.<br>Abteilung | Zusätz-liche<br>Mittel |       |
| Beamte oder<br>Bedienste auf<br>Zeit | A | 2                                             | -                     | 2                                                  | -                      |       |
|                                      | B | -                                             | -                     | -                                                  | -                      | -     |
|                                      | C | -                                             | -                     | -                                                  | -                      | -     |
| Sonstige Mittel                      |   | XXXXXX                                        | -                     | -                                                  | -                      | -     |
| Insgesamt                            |   | 2                                             | -                     | 2                                                  | -                      |       |

Sind zusätzliche Mittel erforderlich, ist anzugeben, wann sie bereitzustellen sind.

### 10.2 Finanzielle Auswirkungen zusätzlicher Personalausgaben:

|                                   | Betrag<br>(ECU) | Berechnungsweise |
|-----------------------------------|-----------------|------------------|
| Beamte                            | 0               |                  |
| Bedienstete auf Zeit              | 0               |                  |
| Sonstige (Haushaltslinie angeben) | 0               |                  |
| Insgesamt                         | 0               |                  |
|                                   | 0               |                  |

Die angegebenen Beträge müssen die Gesamtkosten der zusätzlichen Stellen für die gesamte Dauer der Aktion angeben, wenn diese festgelegt ist, oder für 12 Monate, wenn diese nicht festgelegt ist.

### 10.3 Weitere sonstige Verwaltungsausgaben

|           | Betrag<br>(ECU) | Berechnungsweise                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 2510    | 20 000          | <i>Der für die Sicherheit im Seeverkehr zuständige Ausschuß berät bereits über andere EG-Rechtsvorschriften über Schiffssicherheit. Eine zusätzliche eintägige Sitzung dieses Ausschusses pro Jahr wird für notwendig gehalten, auf der besondere Fragen im Zusammenhang mit dieser Richtlinie erörtert werden. Die zu erstattenden Reisekosten werden auf 20 000 ECU veranschlagt.</i> |
| Insgesamt | 20 000          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

**Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen  
unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen**

## **Titel der vorgeschlagenen Richtlinie**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen**

**Dokumenten-Nr. KOM (96)**

## **Richtlinienvorschlag**

1. *Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele*

Die Verpflichtung der Gemeinschaft in diesem Zusammenhang besteht darin, gemäß Artikel 84 Absatz 2 EGV in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c die Sicherheit in der Seeschifffahrt zu verbessern. Die vorgeschlagene Richtlinie enthält eine Reihe harmonisierter Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe, die in Hoheitsgewässern im Einsatz sind, für die ein Mitgliedstaat gemäß des Internationalen Übereinkommens von 1979 über Such- und Rettungsmaßnahmen auf See verantwortlich ist.

Im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips ist es Aufgabe der Gemeinschaft, für ein Regelwerk zu sorgen, das einen einheitlichen Sicherheitsstandard für Fahrgastschiffe gewährleistet, die im gleichen Gebiet im Einsatz sind; Aufgabe der Mitgliedstaaten ist es, durch eigene Rechtsvorschriften sicherzustellen, daß die Richtlinie auch angewendet wird.

## Auswirkungen auf die Unternehmen

### 2. *Betroffene*

- *Branchen*
- *Unternehmensgröße*
- *besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben*

Die vorgeschlagene Richtlinie gilt für juristische Personen, die Fahrgastschiffe betreiben, die in Gemeinschaftshäfen einlaufen und aus diesen auslaufen. In der Gemeinschaft werden die meisten Fahrgastschiffe von kleinen und mittleren Unternehmen betrieben. Die größten Flotten von Fahrgastschiffen, die von den Bestimmungen dieser Richtlinie betroffen sind, werden nach, aus oder innerhalb von Griechenland, Italien, Dänemark, Schweden, Finnland und im Ärmelkanal betrieben.

### 3. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie*

Die Mitgliedstaaten setzen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, damit die Betreiber von Fahrgastschiffen die Sicherheitsstandards in bezug auf das Zählen von Passagieren ab dem 1. Januar 1998 und die Registrierung weiterer Angaben ab dem 1. Januar 1999, einhalten können. Die Betreiber müssen von Fahrgastschiffen darauf vorbereitet sein, bereits vor diesen Terminen ein funktionierendes Registrierungssystem mit ausreichender Kapazität zu erstellen. Ähnliche Anforderungen sind in einigen Mitgliedstaaten bereits in Kraft. Somit gibt es bereits entsprechende Verfahren und die Entwicklung neuer Registrierungssysteme ist nicht mehr erforderlich.

### 4. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie*

Was die Tätigkeit an Bord von Fahrgastschiffen anbelangt, so wird mit keinen oder nur geringen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage gerechnet. Die Einführung von Fahrgastregistrierungssystemen könnte jedoch zur Folge haben, daß der Personalbedarf an Mitarbeitern, die mit den Registrierungsverfahren an Land vor der Abfahrt des Fahrgastschiffes befaßt sind, ansteigt. Die Richtlinie dürfte sich deutlich positiv auf die Wettbewerbsstellung dieses Wirtschaftszweigs auswirken. Mit einer harmonisierten

994/96

Sicherheitsregelung für alle Fahrgastschiffe, einschließlich derer unter der Flagge eines Drittlandes, die in Gemeinschaftsgewässern im Einsatz sind, werden für alle Beteiligten die gleichen Bedingungen geschaffen und gleichzeitig das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung durch Betreiber, die versuchen, durch Einsparungen bei der Sicherheit ihrer Schiffe einen Wettbewerbsvorteil zu erringen, auf ein Minimum reduziert.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Das Einhalten der Bestimmungen der Richtlinie enthält keine Bedingungen, die eine unüberwindliche finanzielle Bürde für die betroffenen Unternehmen darstellen könnte.

#### Konsultation

6. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

Vertreter der europäischen Reeder und Gewerkschaften wurden zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert. Die Industrie drückte hauptsächlich ihre Bedenken über die möglicherweise weniger günstigen Wettbewerbsbedingungen aufgrund der Registrierungsverpflichtung bei Reisen von weniger als 30 Seemeilen aus. Auch der Wettbewerb mit dem "Shuttle" wurde angesprochen.

**31.01.97****Beschluß**  
**des Bundesrates**

---

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen**

Der Bundesrat hat in seiner 708. Sitzung am 31. Januar 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Unter dem Eindruck des ESTONIA-Unglücks wird der Vorschlag für eine zwingende Vorschrift zur Registrierung der an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen befindlichen Fahrgästen begrüßt, da diese Angaben eine grundlegende Voraussetzung für wirksamere Rettungsmaßnahmen nach einem Unfall sind.

Erhebliche Bedenken hinsichtlich der praktischen Durchführung bestehen allerdings in bezug auf Artikel 6, von dem in erster Linie der Inselversorgungs- und Ausflugsverkehr in der Küstenschifffahrt betroffen wäre. Bei einer Beförderungszahl von mehreren Millionen Fahrgästen ohne vorangegangenes und auch zeitlich nicht mögliches Buchungsverfahren mag zu ersehen sein, daß der Umfang der nach Artikel 6 der EU-Richtlinie vorgesehenen Angaben in einem zeitlich angemessenen Rahmen nicht erfaßt werden kann.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, einen unbürokratischen Lösungsvorschlag zu konzipieren und bei den weiteren Beratungen diesen Aspekt zu berücksichtigen; z. B. könnte die in Artikel 6 genannte Entfernung von 20 Seemeilen auf den Ausgangspunkt oder den Zielpunkt oder das nächst gelegene Land bezogen werden.