

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über
Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen und aus diesen
auslaufen

KOM(2001) 46 endg.; Ratsdok. 6247/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 28. Februar 2001 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 8. Februar 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Hinweis: vgl. Drucksache 994/96 = AE-Nr. 964211

BEGRÜNDUNG**1. PROBLEMSTELLUNG: UNEINHEITLICHE DOKUMENTENFORMATE**

Die öffentlichen Behörden verlangen häufig beim Einlaufen oder Auslaufen eines Schiffes die Vorlage von Dokumenten und Informationen u.a. über das Schiff selbst, seine Vorräte, die persönliche Habe seiner Besatzung, die Besatzung selbst und die Fahrgäste zum Verbleib bei ihnen. Bei diesen Anforderungen handelt es sich um Förmlichkeiten, die Schiffe zu erfüllen haben, wenn sie Häfen anlaufen.

In der Mitteilung der Kommission KOM(1999) 317 endg. über Kurzstreckenseeverkehr¹ wird festgestellt, dass sich die Formate der Dokumente, die als Träger solcher Informationen vorzulegen sind, von einem Mitgliedstaat zum anderen erheblich unterscheiden.

Die Verwendung unterschiedlicher Dokumentformate für dieselben oder ähnliche Zwecke bringt Komplikationen für den Seeverkehr und besonders den Kurzstreckenseeverkehr mit sich. Daher empfiehlt die Kommission in ihrer Mitteilung: "Die Mitgliedstaaten sollten erwägen, für die Ankunft und die Abfahrt von Schiffen einheitliche Formulare zu akzeptieren, die auf den IMO FAL-Formularen 1,3,4 und 5 beruhen, wenn diese anwendbar wären" (Punkt 9.2.3 der Mitteilung und Empfehlung Nr. 12 in deren Anhang I).

In seiner Entschließung zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs vom 14. Februar 2000² forderte der Verkehrsrat die Kommission auf, Vorschläge im Hinblick auf die einheitliche Anwendung der IMO FAL-Formulare in der Gemeinschaft zu unterbreiten (Entschließung des Rates, Punkt 12b).

Auch das Europäische Parlament misst in seiner Entschließung vom 7. Juli 2000³ zur Mitteilung der Kommission einer Vereinfachung und Angleichung der administrativen Förmlichkeiten und Dokumente besondere Bedeutung bei.

2. LÖSUNG: ANERKENNUNG STANDARDISierter FORMULARE FÜR DAS EIN- UND AUSLAUFEN VON SCHIFFEN IN DER GEMEINSCHAFT**2.1. Erleichterung des Seeverkehrs im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation**

Das Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization - IMO) zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (nachfolgend bezeichnet als "IMO FAL-Übereinkommen") wurde am 9. April 1965 unterzeichnet und trat am 5. März 1967 in Kraft. Die meisten Mitgliedstaaten haben das Übereinkommen unterzeichnet. Es wurde mehrmals geändert und wird sehr wahrscheinlich in Zukunft erneut überprüft.

¹ Die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs in Europa: eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette - Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht, KOM(1999) 317 endg. vom 29.06.1999.

² ABl. C 56 vom 29.2.2000, S. 3.

³ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Gegenwärtig empfiehlt das Übereinkommen den nationalen Behörden unter anderem die Verwendung von sechs Standardformularen, die für einlaufende (im Hafen ankommende) und auslaufende (aus dem Hafen abfahrende) Schiffe ausgefüllt werden müssen:

- (1) Allgemeine IMO-Erklärung (Formular Nr. 1),
- (2) IMO-Frachterklärung (Formular Nr. 2),
- (3) IMO-Erklärung über die Schiffsvorräte (Formular Nr. 3),
- (4) IMO-Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung (Formular Nr. 4),
- (5) IMO-Besatzungsliste (Formular Nr. 5) und
- (6) IMO-Fahrgastliste (Formular Nr. 6).

2.2. Anwendung der IMO FAL-Formulare in den Mitgliedstaaten

Aus zugänglichen Informationen geht hervor, dass⁴:

- 2 Mitgliedstaaten das IMO-Formular für die Allgemeine Erklärung ohne Änderungen akzeptieren,
- 7 Mitgliedstaaten das IMO-Formular für die Frachterklärung ohne Änderungen akzeptieren,
- 5 Mitgliedstaaten das IMO-Formular für die Erklärung über die Schiffsvorräte ohne Änderungen akzeptieren,
- 6 Mitgliedstaaten das IMO-Formular für die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung ohne Änderungen akzeptieren,
- 9 Mitgliedstaaten das IMO-Formular für die Besatzungsliste ohne Änderungen akzeptieren.

In einigen Mitgliedstaaten werden nicht alle IMO FAL-Formulare akzeptiert, sondern es müssen nationale Formulare ausgefüllt werden, die den FAL-Formularen mitunter sehr ähnlich sind.

⁴ Vergleich der Dokumentation für den Kurzstreckenseeverkehr und Straßenverkehr (Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport - CODISSART), November 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, Vereinigtes Königreich.

Tabelle 1: Anwendung der FAL-Standardformulare in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

LAND	ALLGEMEINE ERKLÄRUNG	FRACHT-ERKLÄRUNG	ERKLÄRUNG ÜBER DIE SCHIFFS-VORRÄTE	ERKLÄRUNG ÜBER DIE PERSÖNLICHE HABE DER BESATZUNG	BESATZUNGSLISTE
BELGIEN	3	*	4	1	2
DÄNEMARK	5*	5*	5*	1	
FINNLAND	3	2	2	2	
FRANKREICH	1	2	2	2	2
DEUTSCHLAND	2	2	5	5	2
GRIECHENLAND	1	5	2	2	2
IRLAND	2/3	2/3	2/3	2/3	2
ITALIEN	5	5	1*	1*	2
NIEDERLANDE	3	*	5	2	3/2
PORTUGAL	Keine Angaben				
SPANIEN		2*		1	1
SCHWEDEN	3	2	2*	2*	2
VEREINIGTES KÖNIGREICH	3	2*	3	5	2

Quelle: CODISSART/IMO 1998b, Anhang

Erläuterung

- 1 Keine Dokumente vorgeschrieben
- 2 IMO FAL-Formular ohne Änderungen akzeptiert
- 3 Auf dem IMO FAL-Formular beruhendes nationales Formular verwendet
- 4 IMO FAL-Formular noch nicht akzeptiert, Annahme wird z.Zt. erwogen
- 5 IMO FAL-Formular nicht akzeptiert, nationales Formular weiterhin verwendet
- * Für IMO FAL Formular qualifiziert

2.3. Anerkennung der standardisierten IMO FAL-Formulare in der Gemeinschaft

Die Kommission hat beschlossen, die IMO FAL-Formulare zur Grundlage dieses Vorschlags zu machen.

Der Vorschlag übernimmt die bestehenden einschlägigen IMO FAL-Musterformulare in allen Einzelheiten, denn die Kommission hält es nicht für angebracht, für Europa einen eigenen Dokumentensatz zu entwickeln, der denselben Zweck erfüllt wie die IMO FAL-Formulare weltweit. Die Unterstützung der Gemeinschaft für IMO FAL-Formulare könnte auch deren weiterreichende Verwendung im gegebenen Musterformat fördern und damit eine Erleichterung der Dokumentationsverfahren weltweit herbeiführen.

In dem Vorschlag ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten einen Satz gemeinsamer, standardisierter IMO FAL-Formulare akzeptieren, wenn sie im Rahmen der Meldeförmlichkeiten für in einen Gemeinschaftshafen einlaufende oder aus einem solchen auslaufende Schiffe die in diesen Formularen enthaltenen Informationen teilweise oder ganz verlangen. Zweckbestimmung der IMO FAL-Formulare ist es, Informationen in Dokumentenform wiederzugeben und den Berichtspflichten von Schiffen beim Ein- bzw. Auslaufen zu genügen. Mit dem Vorschlag werden die IMO FAL-Formulare Nr. 1, 3, 4 und 5 für alle Schiffe und Nr. 6 für Frachtschiffe als hinreichend für die jeweiligen Förmlichkeiten, die sie erfassen, vorgeschrieben:

- Angaben über das Schiff (Allgemeine Erklärung, Formular Nr. 1);
- Angaben über die Schiffsvorräte (Erklärung über die Schiffsvorräte, Formular Nr. 3);
- Angaben über die persönliche Habe der Besatzung (Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung, Formular Nr. 4);
- Angaben über die Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung (Besatzungsliste, Formular Nr. 5);
- Für Schiffe mit 12 oder weniger Fahrgästen (Frachtschiffe), Angaben über die Fahrgäste (Fahrgastliste, Formular Nr. 6).

Die Mitgliedstaaten werden keine anderen Arten von Informationen als die in den einschlägigen IMO FAL-Formularen enthaltenen und keine anderen Dokumente oder Formulare zur Erfüllung bestimmter Förmlichkeiten verlangen können, für die die durch den Vorschlag erfassten IMO FAL-Formulare vorgesehen sind. Die Mitgliedstaaten hätten ferner die durch die im IMO FAL-Übereinkommen vorgeschriebenen Unterzeichner gezeichneten Formulare zu akzeptieren.

Es gibt offenkundig keine Rechtfertigung dafür, die einheitliche Anerkennung der bewussten IMO FAL-Formulare auf Kurzstreckenseeverkehr oder Gemeinschaftsflaggen zu beschränken. Der Zweck der in Häfen der Gemeinschaft vorzulegenden Dokumente ist bei allen Verkehrszweigen oder Flaggen der gleiche. Überdies wird im IMO FAL-Übereinkommen auch keine Unterscheidung nach Flaggen oder Verkehrszweigen getroffen. Daher sollten nach Auffassung der Kommission die einheitlichen Formulare für alle Schiffe, die in den Häfen der Gemeinschaft ankommen oder diese verlassen, unabhängig von ihren Verkehrszweigen oder Flaggen gelten.

Der Vorschlag verpflichtet die Mitgliedstaaten nicht zur Einführung von Förmlichkeiten, deren Erfüllung sie nicht bereits jetzt verlangten. Ebenso wenig wären sie verpflichtet, alle Informationen zu verlangen, deren Angabe mit IMO FAL-Formularen möglich ist. Sie können aber auch nicht die Angabe von zusätzlichen Informationen zur Erfüllung der Förmlichkeiten verlangen.

Es steht den Mitgliedstaaten weiterhin frei, Angaben zu anderen Fragen oder Förmlichkeiten in anderen Formaten (gemäß anderen Gemeinschaftsbestimmungen oder internationalen Regeln) zu verlangen, so lange diese Themen und Förmlichkeiten nicht von den besagten IMO FAL-Formularen erfasst werden, einschließlich Angaben zur Registrierung, Vermessung, Sicherheit, Besatzung, Ladung und Zollverfahren.

Bestimmte Mitgliedstaaten haben der IMO Unterschiede zwischen innerstaatlichen Praktiken ihrerseits und den Standards und empfohlenen Praktiken des IMO FAL-Übereinkommens gemeldet. Anmeldungen von mit dem Geltungsbereich dieser Richtlinie unvereinbaren innerstaatliche Praktiken sollten zurückgezogen werden, da sie durch diese Richtlinie überflüssig werden.

Der Vorschlag enthält keine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, das IMO FAL-Übereinkommen zu unterzeichnen oder anzunehmen.

Wenn diese IMO FAL-Formulare elektronisch übermittelt werden, müssen die Proportionen ihres elektronischen Endformats auf dem Bildschirm des Endnutzers und beim Ausdruck den standardisierten Musterformaten entsprechen. Der Vorschlag strebt jedoch keine Harmonisierung der Interconnection-Tools oder der Arten der elektronischen Messaging-Systeme zur Übertragung der eigentlichen Daten an.

2.3.1. *Vermerk über die IMO FAL-Formulare Nr. 2 und 6*

2.3.1.1. Frachterklärung

Die Kommission schlägt bezüglich des IMO FAL Formulars Nr. 2 (Frachterklärung) keine Vereinheitlichung vor, denn dieses Dokument wird gemeinhin durch Lademanifeste ersetzt, die sowohl geschäftliche als auch behördliche Zwecke erfüllen. Es bestünde das Risiko, durch die Einbeziehung dieses Dokuments in den Vorschlag in Wirklichkeit ein neues Dokument einzuführen und so die schon jetzt komplexe Verwaltung in der Schifffahrt noch weiter zu komplizieren, anstatt sie zu vereinfachen. Anders gesagt würde damit zusätzlich zu den Manifesten, die heute häufig in ihrer kommerziellen Form akzeptiert werden, ein IMO FAL-Formular verlangt. Ferner kann ein Manifest auch ausführlichere Informationen als das IMO FAL-Formular Nr. 2 enthalten.

2.3.1.2. Fahrgastliste

Es wurde bislang von keiner Seite behauptet, dass die Fahrgastliste (IMO FAL-Formular Nr. 6) generell zu Problemen führen würde. In Europa sind zumindest für den Linien-Fahrgastverkehr bewährte Standardverfahren vorhanden. Ferner sind im IMO FAL-Formular bestimmte Informationen (insbesondere Geschlecht, im Notfall benötigte besondere Betreuung oder Hilfe) nicht enthalten, die von der Richtlinie 98/41/EG⁵ verlangt werden.

⁵

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

Aus Gründen der Stimmigkeit schlägt die Kommission jedoch die Anerkennung von IMO FAL-Fahrgastlisten für nicht von der Richtlinie 98/41/EG erfasste Schiffe (d.h. Frachtschiffe mit 12 oder weniger Fahrgästen) vor.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen und aus diesen auslaufen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe.

- (1) Die Förderung nachhaltiger Verkehrsträger wie der Schifffahrt und insbesondere des Kurzstreckenseeverkehrs ist eingeführte politische Praxis in der Gemeinschaft.
- (2) Die Erleichterung des Seeverkehrs stellt eine wesentliche Zielsetzung der Gemeinschaft dar, mit der die Position der Schifffahrt im Verkehrssystem als Alternative und Ergänzung zu anderen Verkehrsträgern einer Transportkette von Tür zu Tür gestärkt werden soll.
- (3) Die im Seeverkehr vorgeschriebenen Dokumentationsverfahren gaben bereits Anlass zur Besorgnis und gelten als Hindernis bei der Entfaltung dieses Verkehrsträgers zu voller Leistungsfähigkeit.
- (4) Das von der Internationalen Konferenz zur Erleichterung von Fahrgast- und Frachtschifffahrt am 9. April 1965 verabschiedete Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation über die Erleichterung des Seeverkehrs ("IMO FAL-Übereinkommen"), mit seinen späteren Änderungen, erbrachte eine Reihe Muster von standardisierten Formularen für die erleichterte Abfertigung von Schiffen, die

¹ ABl. C ..., ..., S.

² ABl. C ..., ..., S.

³ ABl. C ..., ..., S.

⁴ ABl. C ..., ..., S.

bestimmte Berichtsförmlichkeiten zu erfüllen haben, wenn sie in einen Hafen einlaufen oder aus einem Hafen auslaufen.

- (5) Die meisten Mitgliedstaaten verwenden diese Abfertigungsformulare, setzen aber die im Rahmen der IMO geschaffenen Muster nicht einheitlich ein.
- (6) Einheitliche Formate der beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes in einem Hafen verlangten Formulare dürften die Dokumentationsverfahren für Hafenaufenthalte erleichtern und wären von Vorteil für die Entwicklung der Seeschifffahrt in der Gemeinschaft.
- (7) Es empfiehlt sich daher, die Anerkennung der IMO-Abfertigungsformulare (nachfolgend "IMO FAL-Formulare") auf Gemeinschaftsebene einzuführen. Die Mitgliedstaaten sollten diese IMO Standard-FAL-Formulare mit den in ihnen enthaltenen Informationskategorien als ausreichenden Nachweis der Erfüllung von Meldepflichten anerkennen, für die diese Formulare jeweils bestimmt sind.
- (8) Die Anerkennung bestimmter IMO FAL-Formulare, insbesondere der Frachterklärung und - für Fahrgastschiffe - der Fahrgastliste, würde die Komplexität der Berichtsförmlichkeiten allerdings noch steigern, sei es, weil diese Formulare nicht alle erforderlichen Informationen enthalten können, sei es, weil bereits gut eingeführte Abfertigungspraktiken bestehen. Folglich sollte die Anerkennung dieser Formulare nicht zwingend vorgeschrieben werden.
- (9) Da der Seeverkehr eine weltumspannende Aktivität ist, dürfte die Einführung der IMO FAL-Formulare in der Gemeinschaft zu deren verstärkter Verwendung in der ganzen Welt führen.
- (10) Entsprechend dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip kann das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Erleichterung des Seeverkehrs, auf der Ebenen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; es kann daher wegen des Ausmaßes der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieses Ziels notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
- (11) Da die für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁵ sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden -

⁵ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1 - Gegenstand

Zweck dieser Richtlinie ist die Erleichterung des Seeverkehrs insbesondere zwischen in den Mitgliedstaaten gelegenen Häfen durch Standardisierung der Berichtsförmlichkeiten.

Artikel 2 - Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt für die in Anhang I Teil A aufgeführten Berichtsförmlichkeiten in Bezug auf das Schiff, die Schiffsvorräte, die persönliche Habe der Besatzung, die Besatzungsliste und, bei für die Beförderung von höchstens 12 Fahrgästen zugelassenen Schiffen, die Fahrgastliste.

Artikel 3 - Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet der Ausdruck:

- (a) 'IMO FAL-Übereinkommen' das von der Internationalen Konferenz zur Erleichterung von Seereisen und Frachtschiffahrt am 9. April 1965 verabschiedete Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation über die Erleichterung des Seeverkehrs, mit späteren Änderungen;
- (b) 'IMO FAL-Formulare' die standardisierten IMO-Muster-Abfertigungsformulare im A4-Format wie im IMO FAL-Übereinkommen vorgeschrieben;
- (c) 'Berichtsförmlichkeit' die auf Verlangen eines Mitgliedstaats für Verwaltungs- oder Verfahrenszwecke beim Ein- bzw. beim Auslaufen eines Schiffes in einen bzw. aus einem Hafen mitzuteilende Information;
- (d) 'Schiff' ein Seeschiff jedweder Art, das im Bereich der Seeschiffahrt betrieben wird;
- (e) 'Schiffsvorräte' Güter - auch verbrauchbare -, die zum Gebrauch auf dem Schiff oder zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treibstoff und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffersatzteile;
- (f) 'Schiffsausrüstung' Gegenstände, ausgenommen Schiffersatzteile, die an Bord eines Schiffes zum dortigen Gebrauch befördert werden und beweglich, aber nicht verbrauchbar sind, einschließlich des Zubehörs wie Rettungsboote, Rettungsvorrichtungen, Möbel, Schiffsgeschütz und ähnliches;
- (g) 'Schiffersatzteile' Gegenstände, die zur Reparatur oder zum Ersatz von Teilen des Schiffes bestimmt sind, auf dem sie befördert werden;
- (h) 'Persönliche Habe der Besatzung' Kleidungsstücke, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel, einschließlich etwaiger Zahlungsmittel, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden;
- (i) 'Besatzungsmitglied' jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes tatsächlich an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist;

- (j) 'Fahrgast' jede Person an Bord eines Schiffes außer Besatzungsmitgliedern und Kindern unter einem Jahr.

Artikel 4 - Anerkennung der Formulare

Die Mitgliedstaaten erkennen an, dass die in Artikel 2 aufgeführten Berichtsförmlichkeiten durch Informationen erfüllt werden, die vorgelegt werden gemäß den

- (a) in Anhang I Teile B und C aufgeführten Spezifikationen und
- (b) den entsprechenden in Anhang II mit Datenkategorien aufgeführten Musterformularen.

Artikel 5 - Änderungsverfahren

Änderungen der Anhänge und Verweise auf Rechtsinstrumente der IMO zur Angleichung derselben an in Kraft getretene Maßnahmen der Gemeinschaft oder der IMO werden gemäß dem in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedet.

Artikel 6 - Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁶ eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Frist beträgt drei Monate.

Artikel 7 - Umsetzung

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 30. Juni 2002 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei dem Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

⁶ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19, Richtlinie zuletzt geändert durch Richtlinie 98/74/EG der Kommission (ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

Artikel 8 - Inkrafttreten

Die Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 9 - Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

TEIL A

Aufstellung der in Artikel 2 genannten Berichtsförmlichkeiten bezüglich der Ankunft oder Abfahrt von Schiffen in Gemeinschaftshäfen

1. IMO FAL-Formular 1, Allgemeine Erklärung

Die Allgemeine Erklärung ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden eines Mitgliedstaats benötigten Angaben über das Schiff enthält.

2. IMO FAL-Formular 3, Erklärung über die Schiffsvorräte

Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden eines Mitgliedstaats benötigten Angaben über die Schiffsvorräte enthält.

3. IMO FAL-Formular 4, Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung

Die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung ist das grundlegende Dokument, das die von den Behörden eines Mitgliedstaats benötigten Angaben über die persönliche Habe der Besatzung enthält. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

4. IMO FAL-Formular 5, Besatzungsliste

Die Besatzungsliste ist das grundlegende Dokument, das Angaben für die Behörden eines Mitgliedstaats über die Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung enthält. Wenn die Behörden beim Auslaufen Informationen über die Besatzung des Schiffes verlangen, wird eine Kopie der bei Ankunft des Schiffes vorgelegten Besatzungsliste akzeptiert, sofern diese abermals unterzeichnet und die Angabe jeder Veränderung in Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung gegengezeichnet bzw. angegeben wird, dass keine derartige Änderung erfolgt ist.

5. IMO FAL-Formular 6, Fahrgastliste

Bei für die Beförderung von 12 oder weniger Fahrgästen zugelassenen Schiffen ist die Fahrgastliste das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden eines Mitgliedstaats benötigten Angaben über die Fahrgäste enthält.

Teil B

Unterzeichner

1. IMO FAL-Formular 1, Allgemeine Erklärung

Die Behörden des Mitgliedstaates akzeptieren eine entweder vom Kapitän oder dem Agenten des Schiffes oder jedweder anderen durch den Kapitän gehörig befugten oder in für die betreffende Behörde annehmbarer Weise ausgewiesenen Person datierte und unterzeichnete Allgemeine Erklärung.

2. IMO FAL-Formular 3, Erklärung über die Schiffsvorräte

Die Behörden des Mitgliedstaates akzeptieren eine entweder vom Kapitän oder einem Schiffsoffizier, der durch den Kapitän gehörig befugt ist und persönliche Sachkenntnis über die Schiffsvorräte besitzt, datierte und unterzeichnete oder in für die betreffende Behörde annehmbarer Weise beglaubigte Erklärung über die Schiffsvorräte.

3. IMO FAL-Formular 4, Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung

Die Behörden des Mitgliedstaates akzeptieren eine entweder vom Kapitän oder einem durch den Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datierte und unterzeichnete oder in für die betreffende Behörde annehmbarer Weise beglaubigte Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung. Die Behörden des Mitgliedstaates können auch verlangen, dass jedes einzelne Besatzungsmitglied seine Unterschrift, oder, falls er/sie dazu nicht in der Lage ist, sein Zeichen neben die Erklärung über seine persönliche Habe setzt.

4. IMO FAL-Formular 5, Besatzungsliste

Die Behörden des Mitgliedstaates akzeptieren eine entweder vom Kapitän oder einem durch den Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datierte und unterzeichnete oder in für die betreffende Behörde annehmbarer Weise beglaubigte Besatzungsliste.

5. IMO FAL-Formular 6, Fahrgastliste

Bei für die Beförderung von 12 oder weniger Fahrgästen zugelassenen Schiffen akzeptieren die Behörden des Mitgliedstaates eine entweder vom Kapitän oder dem Schiffsagenten oder jedweder anderen durch den Kapitän gehörig befugten Person datierte und unterzeichnete oder in für die betreffende Behörde annehmbarer Weise beglaubigte Fahrgastliste.

Teil C

Technische Spezifikationen

1. Die Formate der IMO FAL-Formulare entsprechen so genau wie technisch möglich den Proportionen der in Anhang II aufgeführten Muster. Sie werden auf einzelnen Papierbogen in A4-Größe (210x297 mm) und Hochformat ausgedruckt. Mindestens ein Drittel der Rückseite der Formulare ist der amtlichen Verwendung durch die Behörden der Mitgliedstaaten vorzubehalten.

Zur Anerkennung der IMO FAL-Formulare werden die Formate und Aufmachungen der durch die IMO empfohlenen und reproduzierten standardisierten Abfertigungsformulare gemäß dem IMO FAL-Übereinkommen in seiner am 1. Mai 1997 gelten- den Fassung den in Anhang II wiedergegebenen Formaten gleichgestellt.

2. Die Behörden des Mitgliedstaates akzeptieren Informationen in jedweder lesbaren und verständlichen Form einschließlich mit Tinte oder nicht löschbarem Stift ausgefüllten bzw. mit automatischer Datenverarbeitungstechnik erstellten Formularen.

3. Unbeschadet der Methoden zur elektronischen Datenübermittlung akzeptieren die Mitgliedstaat Angaben im Rahmen der Berichtsförmlichkeiten in elektronischer Form, deren Format auf dem Bildschirm des Endnutzers und beim Ausdruck den Mustern in Anhang II entspricht.

Im Falle der elektronischen Übermittlung eines Formulars kann das Bild auf dem Bildschirm des Endnutzers von der tatsächlichen A4-Größe abweichen, muss aber ihre Proportionen wiedergeben.

ANHANG II

Muster der in Artikel 4 und Anhang I genannten IMO FAL-Formulare

Aus Gründen der Reproduktion sind die Muster in diesem Anhang verglichen mit einem Bogen der Größe A4 im Maßstab 4:5 abgebildet.

ALLGEMEINE IMO-ERKLÄRUNG

		☐ Einlaufen	☐ Auslaufen
1. Name und Bezeichnung des Schiffes		2. Einlauf/Auslaufhafen	3. Datum - Uhrzeit des Ein/Auslaufens
4. Staatszugehörigkeit des Schiffes	5. Name des Kapitäns	6. Hafen, aus dem das Schiff kommt/Bestimmungshafen	
7. Registernachweis (Hafen; Tag; Nummer)		8. Name und Anschrift des Schiffsagenten	
9. BRZ	10. NRZ		
11. Liegeplatz des Schiffes im Hafen (am Kai oder Ankerplatz)			
12. Kurz-Merkmale der Reise (vorige und nächste Anlaufhäfen; unterstreichen, wo verbleibende Fracht gelöscht wird)			
13. Kurze Beschreibung der Ladung			
14. Anzahl der Besatzungsmitglieder (einschl. Kapitän)	15. Anzahl der Fahrgäste:	16. Anmerkungen	
Anlagen (Anzahl der Ausfertigungen)			
17. Frachterklärung	18. Erklärung über die Schiffsvorräte	21. Datum und Unterschrift durch den Kapitän, einen befugten Agenten oder Offizier	
19. Besatzungsliste	20. Fahrgastliste		
22. Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung*	23. Seegesundheitserklärung*		

Für amtliche Zwecke

IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

Seite

[illegible]

IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

**IMO FAL-
Formular 3**

12. Datum und Unterschrift durch den Kapitän, einen befugten Agenten oder Offizier

IMO-ERKLÄRUNG ÜBER DIE PERSÖNLICHE HABE DER BESATZUNG

[illegible]**IMO FAL-
Formular 4**

8. Datum und Unterschrift durch den Kapitän, einen befugten Agenten oder Offizier

* z.B. Wein, Spirituosen, Zigaretten, Tabak usw

[illegible]

12. Datum und Unterschrift durch den Kapitän, einen befugten Agenten oder Offizier

**IMO FAL-
Formular 6**

IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

10. Datum und Unterschrift durch den Kapitän, einen befugten Agenten oder Offizier

**FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER
BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN
UNTERNEHMEN (KMU)**

TITEL DES VORSCHLAGS

Vorschlag für eine Richtlinie 2000/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeförmlichkeiten für in Häfen der Gemeinschaft einlaufende bzw. aus diesen auslaufende Schiffe.

DOKUMENTENNUMMER:

KOM(...) ... endg. vom ...

VORSCHLAG

1. Warum ist unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich ein Rechtsakt der Gemeinschaft notwendig und welche sind seine wichtigsten Ziele?

Laut Vertrag ist eine gemeinsame Verkehrspolitik einzuführen. Zu den Umsetzungsmaßnahmen für eine solche Politik gehört die Förderung des Seeverkehrs, der Beschäftigung in der Seeverkehrsbranche und einer auf Dauer tragbaren Mobilität.

Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, die Schifffahrt für Nutzer von Verkehrsdienstleistungen attraktiver zu machen und sie zudem als Alternative und Ergänzung zu überlasteten Landverkehren zu fördern. Die Kommission hat sich für einen umfassenden Ansatz ausgesprochen, demzufolge insbesondere der Kurzstreckenseeverkehr zu einem Konzept von Haus zu Haus und nach dem Grundsatz der einmaligen Anmeldung zu gestalten ist.

Die Mitteilung der Kommission über den Kurzstreckenseeverkehr (KOM(1999) 317 endg.) zeigt Bereiche auf, in denen die Schifffahrt an der Entfaltung ihres vollen Potenzials gehindert wird. Dokumentations- und Verwaltungsaufgaben und insbesondere die Verschiedenartigkeit der von den jeweiligen Mitgliedstaaten für ein und denselben Zweck verlangten Dokumente wurden als ein solches Hindernis ausgemacht. In der Mitteilung wird festgestellt, dass Erleichterungen wie z.B. größere Einheitlichkeit der Dokumentenformate angestrebt werden sollten. Obschon sich die Mitteilung gezielt auf den Kurzstreckenseeverkehr bezieht, gibt es offenkundig keinen Grund, die Hochseeschifffahrt vom Geltungsbereich der Erleichterung auszuschließen.

In den meisten Mitgliedstaaten stützen sich bereits heute mehrere der Dokumente, die von in Häfen der Gemeinschaft einlaufenden bzw. aus diesen auslaufenden Schiffen verlangt werden, auf im globalen Rahmen der IMO erstellte Musterformulare. Die Anwendungen dieser standardisierten Muster weichen jedoch so weit voneinander ab, dass hier Abhilfe geschaffen werden muss. Einige Mitgliedstaaten akzeptieren die IMO-Abfertigungsdokumente in ihrer Musterform, wenngleich nicht für alle Zwecke. Und bestimmte Mitgliedstaaten verlangen die

Verwendung von nationalen Formularen oder angepassten IMO FAL-Formularen. Um in dieser Lage Einheitlichkeit herzustellen, bedarf es gemeinschaftlichen Handelns.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist von dem Vorschlag betroffen?

- Welche Wirtschaftssektoren?
- Unternehmen welcher Größe (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)?
- Gibt es geographische Bereiche in der Gemeinschaft, in denen derartige Unternehmen schwerpunktmäßig ihren Standort haben?

Die von diesem Vorschlag betroffenen Wirtschaftssektoren sind Unternehmen der Seeschifffahrt, die Seeverkehrsdienste von, nach und zwischen Gemeinschaftshäfen betreiben. Ferner werden Unternehmen betroffen, die mit dem eigentlichen Seeverkehrsbetrieb verknüpfte Dienstleistungen erbringen, wie Schiffsagenten, Reeder und Spediteure.

Dieser Vorschlag betrifft sowohl große als auch kleine und mittlere Unternehmen, da es keine Rechtfertigung dafür gibt, Unternehmen einer bestimmten Größe von der vorgeschlagenen Erleichterung auszuschließen. Die von der EU kontrollierte Handelsflotte umfasste 1999 ungefähr 8400 Schiffe mit insgesamt 240 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Beschäftigt im Seeverkehr der EU waren um die 146 000 Menschen.

Der Vorschlag unterscheidet nicht nach Verkehrszweigen oder Flaggen. Daher betrifft er alle Unternehmen unabhängig von ihrer Staatszugehörigkeit oder ihrem Sitz, ob sie im europäischen oder im Überseehandel von bzw. nach Europa tätig sind. Kurzstreckenseeverkehre auf der Ostsee, dem Mittelmeer oder dem Schwarzen Meer werden ebenfalls betroffen.

3. Was müssen die Unternehmen tun, um dem Vorschlag nachzukommen?

Der Vorschlag impliziert keinerlei Verpflichtungen für die Unternehmen. Alle Anforderungen richten sich an die Mitgliedstaaten.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Auswirkungen des Vorschlags

- auf die Beschäftigung
- auf Investitionen und Unternehmensgründungen
- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

Es wird erwartet, dass der Vorschlag günstige Auswirkungen auf die Beschäftigung insbesondere im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs hat, da er die Verfahren im Seeverkehr vereinfachen und diesen somit attraktiver machen soll. Hier sei angemerkt, dass Wachstum im Seeverkehr auch auf andere Zuliefertätigkeiten wie z.B. den Schiffbau positive Auswirkungen haben dürfte.

Wenn die Attraktivität des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber den Kunden gesteigert wird, dürfte auch sein Marktanteil wachsen und neue Investitionsmöglichkeiten sowie Unternehmen hervorbringen. Die Erleichterung ist auch als günstig für die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs im Vergleich mit anderen Transportträgern und für die Wettbewerbsfähigkeit Europas gegenüber den Weltmärkten zu sehen.

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

Es sind keine spezifischen Maßnahmen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen, vorgesehen, da die Erleichterung alle betrifft und keine Anforderungen an Unternehmen bestimmter Größe stellt.

KONSULTATIONEN

6. - Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden und ihre Stellungnahmen.
- Maritime Industries Forum (dazu gehören Schiffseigner, Reeder, Häfen usw.);
 - Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr "Short Sea Shipping Focal Points" (Vertreter der für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zuständigen einzelstaatlichen Seeverkehrsbehörden) in ihrer Eigenschaft als Ansprechpartner und nicht als Regierungsvertreter.

Die Branche fordert seit langem eine Erleichterung der Dokumentations- und Verwaltungsaufgaben im Seeverkehr. Dieser Vorschlag kommt den Forderungen zum Teil entgegen und stößt bereits auf positives Echo.

Aus Sicht des Kurzstreckenseeverkehrs halten die Focal Points gleichfalls eine Erleichterung für angebracht. Über den allgemeinen Rahmen des Vorschlags haben sie sich positiv ausgesprochen.

Zusätzlich zu den eigens konsultierten Organisationen und Personen hat der Verkehrsministerrat in seiner Entschließung vom 14. Februar 2000 über die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur einheitlichen Verwendung von IMO FAL-Formularen in der Gemeinschaft zu unterbreiten. Auch das Europäische Parlament erachtet es in seiner Entschließung vom 7. Juli 2000 zur Mitteilung der Kommission für besonders wichtig, die Verwaltungsförmlichkeiten und -dokumente zu vereinfachen.

11.05.01**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen und aus diesen auslaufen

KOM(2001) 46 endg.; Ratsdok. 6247/01

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.