

KERNPUNKTE

Ziel der Richtlinie: Die Kommission will die Meldepflichten für Betreiber von Fahrgastschiffen reformieren, damit im Notfall die Rettungsbehörden sofort auf wichtige Personendaten zugreifen können.

Betroffene: Betreiber von Fahrgastschiffen, die EU-Häfen ansteuern.



Pro: (1) Eine ausnahmslose Meldepflicht für die Personenanzahl an Bord von Fahrgastschiffen und die Umstellung aller Meldepflichten auf elektronische Übermittlung ermöglicht bei Not- und Unfällen die sofortige Bereitstellung von wichtigen Daten an die Rettungsbehörden.

(2) Mit der Möglichkeit, die Personenanzahl über das an Bord vorhandene AIS zu melden, wird ein kostengünstigeres und bequemerer Verfahren angeboten.

(3) Die Entflechtung sich teilweise überlappender Meldepflichten reduziert Verwaltungsaufwand.

Contra: –

INHALT

Titel

Vorschlag COM(2016) 370 vom 6. Juni 2016 für eine **Richtlinie** des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die **Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen** im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft **befindlichen Personen** und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten

Kurzdarstellung

► Hintergrund und Ziele

- Um bei Fahrgastschiffen, die EU-Häfen nutzen, die Einhaltung der Obergrenze von Personen an Bord kontrollieren und nach Unfällen wirksame Rettungsmaßnahmen durchführen zu können, müssen nach der geltenden Fahrgastschiff-Registrierungsrichtlinie (98/41/EG)
 - alle Fahrgäste und Besatzungsmitglieder durch den Schiffsbetreiber gezählt werden (alter Art. 4),
 - Personendaten – wie Name, Geschlecht, Alter oder Altersgruppe (Erwachsener, Kind) – erfasst werden (alter Art. 5),
 - diese Personendaten im Auftrag des Schiffsbetreibers von einem „Fahrgastregisterführer“ (alter Art. 2),
 - in einem von den Mitgliedstaaten zu genehmigenden Fahrgastregistrierungssystem an Land „aufbewahrt“ werden (alte Art. 8, 10 und 11) und
 - bei Not- und Unfällen auf Anfrage an Rettungsbehörden übermittelt werden (alter Art. 8).
- Die bisherige Richtlinie berücksichtigt noch nicht neuere EU-Regelungen und technische Systeme zur elektronischen Erfassung und Übermittlung unterschiedlicher Seeverkehrsdaten, z.B. zu Fahrgästen, Besatzung, Ladung, Position:
 - Zur Überwachung des Seeverkehrs müssen Fahrgastschiffe über ein „automatisches Identifizierungssystem“ (AIS) verfügen, mit dem sie den Behörden Seeverkehrsdaten elektronisch zur Verfügung stellen [Schiffsverkehrsüberwachung-Richtlinie (2002/59/EG), Art. 6 und Anhang II].
 - Das „SafeSeaNet“ dient dem elektronischen Austausch von Seeverkehrsdaten zwischen den Mitgliedstaaten [Schiffsverkehrsüberwachung-Richtlinie (2002/59/EG), Art. 22a und Anhang III].
 - Das „nationale einzige Fenster“ (National Single Window – NSW) eines Mitgliedstaates verbindet das SafeSeaNet, die Zollabfertigung und andere Systeme zum elektronischen Austausch von Seeverkehrsdaten [Hafen-Meldeformalitäten-Richtlinie (2010/65/EU), Art. 5].
- Die Kommission will die „komplexen und sich überschneidenden Rechtsvorschriften“ (S. 2) zur Zählung, Erfassung und Meldung von Personen auf Fahrgastschiffen vereinfachen und effektiver machen, indem
 - alle Ausnahmen von der Meldepflicht der Personenanzahl wegfallen,
 - die Personendaten elektronisch erfasst und schnell den Behörden gemeldet werden,
 - doppelte Meldepflichten beseitigt werden und
 - mehrdeutige Begriffe geklärt werden.

► **Anwendungsbereich**

Die Richtlinie erfasst alle Fahrgastschiffe mit mehr als zwölf Fahrgästen an Bord, die EU-Häfen nutzen (Art. 1 und 2), mit Ausnahme von (geänderter Art. 3)

- Sportbooten und -fahrzeugen,
- Kriegsschiffen und Truppentransportschiffen sowie
- Fahrgastschiffen, die ausschließlich in Häfen eingesetzt werden.

► **Elektronische Meldung der Personenanzahl**

– Der Schiffsbetreiber eines Fahrgastschiffs, das einen EU-Hafen nutzt, muss alle Fahrgäste und Besatzungsmitglieder an Bord eines Fahrgastschiffes vor der Abfahrt zählen und dem Kapitän melden (Art. 4 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 und geänderter Abs. 2).

– Der Kapitän muss die Einhaltung der Obergrenze von Personen an Bord sicherstellen (Art. 7).

– Die Personenanzahl muss elektronisch im Auftrag des Schiffsbetreibers von einem „Fahrgastregisterführer“ (geänderter Art. 2, Art. 4 geänderter Abs. 2, geänderter Art. 8)

- im „nationalen einzigen Fenster“ (National Single Window – NSW) des Mitgliedstaates des Ausgangshafens registriert werden oder
- über ein „automatisches Identifizierungssystem“ (AIS) den Rettungsbehörden zur Verfügung gestellt werden.

Die zweite Option ist für Fahrgastschiffe gedacht, die nur Inlandsfahrten von weniger als 20 Seemeilen durchführen, und daher keine weiteren Meldepflichten haben. Denn oft verfügen diese Schiffe über keine Internetverbindung.

– Ausnahmen zur Meldepflicht der Personenanzahl (alter Art. 9 Abs. 3a) sind nicht mehr möglich.

► **Elektronische Meldung von Personendaten**

– Der Schiffsbetreiber eines Fahrgastschiffs muss folgende Personendaten erfassen (Art. 5 geänderter Abs. 1):

- Vor- und Familienname, Geschlecht, Geburtsjahr,
- Staatsangehörigkeit,

- auf Wunsch eine Fahrgastes eine besondere Betreuung oder Hilfe, die im Notfall benötigt wird.

– Die Personendaten müssen vor der Abfahrt erfasst und spätestens 30 Minuten nach der Abfahrt im NSW des Mitgliedstaates des EU-Auslaufhafens oder aber des EU-Anlaufhafens – bei Fahrten von außerhalb der EU – übermittelt werden (Art. 5 geänderter Abs. 2).

– Die Erfassung der Personendaten der Fahrgäste erfolgt durch deren Eigenerklärung (Erwägungsgrund 11).

– Die Personendaten dürfen nur für Rettungszwecke erfasst werden (Art. 5 neuer Abs. 3). Sie müssen unmittelbar nach ihrer Übermittlung an das NSW beim Schiffsbetreiber gelöscht werden (geänderter Art. 8).

– Durch die direkte Übermittlung der Personendaten an das NSW sind die Fahrgastregistrierungssysteme der Schiffsbetreiber an Land nicht mehr erforderlich (S. 5).

- Daher müssen die Mitgliedstaaten keine Fahrgastregistrierungssysteme mehr genehmigen, sondern nur noch allgemein die Richtigkeit und Pünktlichkeit der Datenregistrierung überprüfen (neuer Art. 10).

- Daher entfallen auch die doppelten Meldepflichten für Fahrgastschiffe, die Personendaten bereits gemäß dem Schengener Grenzkodex [Verordnung (EU) 2016/399] an das NSW melden müssen und diese bisher zudem in den Fahrgastregistrierungssystemen zur Verfügung stellen mussten (alter Art. 5).

► **Ausnahmen von der Pflicht zur Meldung von Personendaten**

– Die Meldepflicht für Personendaten (Art. 5) gilt nur für Fahrgastschiffe, die

- aus einem EU-Hafen auslaufen und deren nächster Anlaufhafen weiter als 20 Seemeilen entfernt ist (Art. 5 geänderter Abs. 1) oder

- von außerhalb der EU einen EU-Hafen anlaufen (Art. 6 Abs. 1 und geänderter Abs. 2).

– Ein Mitgliedstaat kann ein Fahrgastschiff für Fahrten ohne Zwischenstopp ausschließlich in einem „geschützten Seegebiet“ weiterhin von der Meldepflicht für Personendaten (Art. 5) befreien, wenn Such- und Rettungseinrichtungen in der Nähe sind (Art. 9 geänderter Abs. 2). Ein „geschütztes Seegebiet“ wird nun zur Klarstellung definiert als ein küstennahes Seegebiet, in dem Schiffe der Klasse D [Fahrgastschiffe-Sicherheit-Richtlinie (2009/45/EG), Art. 4 Abs. 1] eingesetzt werden können (geänderter Art. 2).

– Der Mitgliedstaat unterrichtet davon umgehend die Kommission mittels einer für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank.

Wesentliche Änderungen zum Status quo

- ▶ Bisher musste der Schiffsbetreiber die Personendaten in einem Fahrgastregistrierungssystem an Land aufbewahren und bei Not- und Unfällen auf Anfrage an Rettungsbehörden übermitteln. Nun werden diese bei der Abfahrt des Fahrgastschiffes elektronisch an eine zentrale Stelle (NSW) übermittelt.
- ▶ Bei Inlandsfahrten von weniger als 20 Seemeilen kann die Personenanzahl künftig auch über das AIS gemeldet werden.
- ▶ Bisher mussten die Mitgliedstaaten die Fahrgastregistrierungssysteme der Schiffsbetreiber genehmigen. Stattdessen müssen sie nun nur noch die Richtigkeit und Pünktlichkeit der Datenregistrierung überprüfen.
- ▶ Neu ist, dass auch die Staatsangehörigkeit von Personen erfasst werden muss.
- ▶ Bisher war „geschütztes Seegebiet“ allgemein definiert als „ein Seegebiet, in dem nicht die Verhältnisse der offenen See herrschen und in dem ein Schiff zu keinem Zeitpunkt mehr als 6 Seemeilen von einem Zufluchtsort entfernt ist, wo Schiffbrüchige anlanden können und wo Such- und Rettungseinrichtungen in der Nähe zur Verfügung stehen“ (alter Art. 2). Nun ist es definiert als ein küstennahes Seegebiet, in dem Schiffe der Klasse D [Fahrgastschiffe-Sicherheit-Richtlinie (2009/45/EG), Art. 4 Abs. 1] eingesetzt werden können.

Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Die Kommission will für einheitliche und kohärente Anforderungen an die Registrierung aller Schiffe sorgen, die Häfen in der EU nutzen. Dies kann durch einseitige Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht erreicht werden. Nur mit einer EU-einheitlichen Regelung wird ein gleichberechtigter Wettbewerb zwischen allen Schiffsbetreibern garantiert, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder der Flagge der Schiffe und ohne zwischen Inlands- und Auslandsfahrten zu unterscheiden (S. 4).

Politischer Kontext

Die Kommission wies bereits 2011 in ihrem Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik [KOM(2011) 144; s. [cepAnalyse](#)] auf die Notwendigkeit einer Reform des geltenden EU-Rechts für die Sicherheit von Fahrgastschiffen hin. Im Rahmen der REFIT-Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurden die Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen überprüft („Fitness-Check“, s. COM(2015) 508]. Der vorliegende Richtlinienentwurf soll die dort ermittelten Vereinfachungsmöglichkeiten umsetzen.

Stand der Gesetzgebung

06.06.16 Annahme durch Kommission
Offen Annahme durch Europäisches Parlament und Rat, Veröffentlichung im Amtsblatt, Inkrafttreten

Politische Einflussmöglichkeiten

Generaldirektionen:	GD Mobilität und Verkehr (federführend)
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	Verkehr und Fremdenverkehr (federführend), Berichterstatterin: Izaskun Bilbao Barandica (ALDE-Fraktion, ES)
Bundesministerien:	Verkehr (federführend)
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	Verkehr und digitale Infrastruktur (federführend); EU-Angelegenheiten; Tourismus
Entscheidungsmodus im Rat:	Qualifizierte Mehrheit (Annahme durch 55% der Mitgliedstaaten, die 65% der EU-Bevölkerung ausmachen)

Formalien

Kompetenznorm:	Art. 100 Abs. 2 AEUV (Verkehr)
Art der Gesetzgebungszuständigkeit:	Geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 AEUV)
Verfahrensart:	Art. 294 AEUV (ordentliches Gesetzgebungsverfahren)

BEWERTUNG

Ökonomische Folgenabschätzung

Eine ausnahmslose Meldepflicht der Personenanzahl an Bord von Fahrgastschiffen und die Umstellung aller Meldepflichten auf elektronische Übermittlung erhöht die Fahrgastsicherheit. Denn beide Regelungen ermöglichen bei Not- und Unfällen die sofortige Bereitstellung von wichtigen Daten an die zuständige Behörde, unabhängig davon, ob eine Kontaktperson verfügbar ist.

Mit der Möglichkeit, die Personenanzahl über das an Bord vorhandene AIS – statt über Internet an das NSW – zu melden, wird ein kostengünstigeres und bequemerer Verfahren für inländische Fahrgastschiffe angeboten, die weniger als 20 Seemeilen zurücklegen und damit keinen weiteren Meldepflichten unterliegen.

Jedoch entstehen Anschaffungskosten in Höhe von „rund 2000 Euro“ [SWD(2016) 190, S. 32] für Fahrgastschiffe, die derzeit von der Pflicht, ein AIS mitzuführen, ausgenommen sind. Diese Befreiung ist möglich für national verkehrende Schiffe mit einer Länge unter 15 m oder mit weniger als 300 BRZ [Schiffsverkehrsüberwachungs-Richtlinie (2002/59/EG, Anhang II Abschnitt IV)] In Anbetracht der erhöhten Effektivität der Such- und Rettungsmaßnahmen und des zusätzlichen Nutzens des AIS als Hilfsmittel für kollisionsfreien Schiffsverkehr sind diese Kosten vertretbar. In Härtefällen sollte es den Mitgliedsstaaten erlaubt sein, die Kosten zu übernehmen – falls die Ausnahmegründe der Schiffsverkehrsüberwachungs-Richtlinie (2002/59/EG) weiterhin schwer wiegen und durch die Hilfen keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

Die pflichtmäßige Angabe der Staatsangehörigkeit im Rahmen der Eigenerklärung beschleunigt die konsularische Hilfe bei Not- oder Unfällen und bedeutet keinen nennenswerten zusätzlichen Aufwand für die Schiffsbetreiber, die schon eine elektronische Registrierung betreiben.

Für jene Fahrgastschiffe im nationalen Linienverkehr, die bisher von Meldepflichten an das NSW nach der Hafen-Meldeformalitäten-Richtlinie (2010/65/EU) befreit wurden, **die aber zukünftig der Pflicht zur elektronischen Übermittlung von Personendaten unterliegen, sollte ein kostengünstiges Verfahren der elektronischen Datenerfassung verfügbar gemacht werden.** Denn sonst besteht die Gefahr, dass manche Geschäftsmodelle unwirtschaftlich werden. Zu empfehlen ist daher eine Untersuchung der in verschiedenen Ländern in der Praxis erprobten technischen Lösungen.

Der Wegfall der mitgliedstaatlichen Genehmigungspflicht für Fahrgastregistrierungssysteme, ist sachgemäß, da dies Verwaltungsaufwand erspart und die Daten nun nicht mehr von Fahrgastregisterführern an Land vorgehalten, sondern direkt an eine zentrale Stelle übermittelt werden. Dies verschafft den Behörden Ressourcen für eine effektive Überwachung der Richtigkeit und Pünktlichkeit der zu übermittelnden Personendaten. **Die Entflechtung sich teilweise überlappender Meldepflichten reduziert ebenfalls Verwaltungsaufwand.**

Die Konkretisierung der Vorschriften, nach denen ein Mitgliedstaat Schiffe von der Meldepflicht befreien kann, stärkt den Binnenmarkt. Denn sie schafft einheitliche und klare Bedingungen für eine Befreiung und gibt der Kommission die Möglichkeit einzugreifen, falls nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb bestehen.

Schließlich erhöht auch die Klärung mehrdeutiger Begriffe wie „geschütztes Seegebiet“, die zu unterschiedlichen Anwendungen der Fahrgastschiff-Registrierungsrichtlinie (98/41/EG) geführt haben, die Fahrgastsicherheit. Denn sie dient der Rechtsklarheit und erleichtert die Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften.

Juristische Bewertung

Kompetenz

Unproblematisch. Die EU darf geeignete Vorschriften für die See- und Binnenschifffahrt erlassen (Art. 100 Abs. 1 AEUV).

Subsidiarität

Unproblematisch. Die Schifffahrt hat eine starke grenzüberschreitende Dimension. Einheitliche Regelungen zur Erfassung und Meldung von Personen an Bord von Fahrgastschiffen können nur auf EU-Ebene erlassen werden.

Zusammenfassung der Bewertung

Eine ausnahmslose Meldepflicht der Personenanzahl an Bord von Fahrgastschiffen und die Umstellung aller Meldepflichten auf elektronische Übermittlung ermöglichen bei Not- und Unfällen die sofortige Bereitstellung von wichtigen Daten an die zuständige Behörde. Mit der Möglichkeit, die Personenanzahl über das an Bord vorhandene AIS zu melden, wird ein kostengünstigeres Verfahren angeboten. Für jene Fahrgastschiffe im nationalen Linienverkehr, die zukünftig der Pflicht zur elektronischen Übermittlung von Personendaten unterliegen, sollte ein kostengünstiges Verfahren der elektronischen Datenerfassung verfügbar gemacht werden. Die Entflechtung sich teilweise überlappender Meldepflichten reduziert Verwaltungsaufwand.