

Brüssel, den 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Vorschlag 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

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1 Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Einklang mit der REFIT-Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung und als unmittelbare Folgemaßnahme zur Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen¹ unterbreitet die Kommission eine Reihe von Vorschlägen, um das ermittelte Vereinfachungspotenzial ausschöpfen zu können.

Die Änderungen dienen der Vereinfachung und Straffung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen mit dem Ziel, (i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und angemessen sind, beizubehalten, (ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und (iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen sowie Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der einfacher umzusetzen, zu überwachen und durchzusetzen ist und damit das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Die Richtlinie 98/41/EG² des Rates sieht die Zählung und Registrierung der Fahrgäste und der Besatzung an Bord von Fahrgastschiffen vor, die in Häfen der EU einlaufen und aus solchen auslaufen. Mit ihr soll dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit der Fahrgäste nicht durch eine Überschreitung der zulässigen Höchstzahl der Personen an Bord beeinträchtigt wird und dass Such- und Rettungsmaßnahmen nach einem Unfall wirksam durchgeführt werden können.

Die Richtlinie 98/41/EG war die erste EU-Rechtsvorschrift, die sich mit Informationen über die an Bord befindlichen Personen befasst. Seit 1998 sind jedoch andere Regelwerke des EU-Rechts und internationale Übereinkommen in Kraft getreten, die damit zusammenhängende Fragen behandeln, und es wurden neue technologische Systeme und Lösungen entwickelt. Dies hat dazu geführt, dass es zunehmend komplexe und sich überschneidende Rechtsvorschriften gibt, die Bestimmungen über die Zählung, Registrierung und Meldung der an Bord befindlichen Personen enthalten.

Obwohl erfolgreiche Such- und Rettungseinsätze den sofortigen Zugang zu genauen Daten über die Personen an Bord erfordern, hat sich in der Praxis gezeigt, dass die Verfügbarkeit dieser Daten nicht immer gewährleistet ist. Nach den derzeitigen Vorschriften müssen diese Daten im System des betreffenden Unternehmens gespeichert werden und – jederzeit – ohne weiteres zur Weiterleitung an die für den Such- und Rettungseinsatz zuständige Behörde zur Verfügung stehen. Diese Anforderung, die aus dem Jahr 1998 stammt, berücksichtigt nicht, dass inzwischen Systeme, wie SafeSeaNet³ und das „nationale einzige Fenster“ (National

¹ Die Ergebnisse wurden dem Europäischen Parlament und dem Rat am 16. Oktober 2015 mitgeteilt (COM(2015) 508).

² 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).

³ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

Single Window)⁴ entwickelt wurden, und erfordert, dass die zuständige nationale Behörde die Schifffahrtsgesellschaft bei Notfällen kontaktiert. Darüber hinaus enthalten die gespeicherten Daten (neben Name, Alter und Geschlecht) nicht immer Angaben zur Staatsangehörigkeit, was die Hilfeleistung für die Opfer und ihre Angehörigen erschwert.

Somit unterliegen Betreiber, die bereits solche Daten an das nationale einzige Fenster übermitteln, einer doppelten Meldepflicht. Darauf haben diejenigen Mitgliedstaaten hingewiesen, die in der Praxis bereits von der Richtlinie 2002/59/EG Gebrauch machen, um ihre Verpflichtungen nach der Richtlinie 98/41/EG zu erfüllen. Darüber hinaus hat die praktische Erfahrung gezeigt, dass mehrere Begriffsbestimmungen mehrdeutig und eine Reihe von Anforderungen eher komplex sind, so dass es bei einigen der Bestimmungen schwierig ist, sie zu überwachen und durchzusetzen.

Daher wird vorgeschlagen, die bestehenden Anforderungen an die Zählung und Registrierung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern zu aktualisieren, zu präzisieren und zu vereinfachen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau, das sie gewährleisten, zu erhöhen. Dies steht mit dem REFIT-Programm der Kommission vollumfänglich im Einklang und dient dazu, das Digitalisierungspotenzial für die Registrierung, die Übermittlung, die Zugänglichkeit und den Schutz von Daten auszuschöpfen.

Mit dem Vorschlag werden die entsprechenden Begriffsbestimmungen und Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG geändert.

1.2 Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Vorschlag ist mit den Vereinfachungsvorschlägen zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ und der neuen Richtlinie, die die Richtlinie 1999/35/EG des Rates⁶ ersetzt, vollständig vereinbar. Der Vorschlag entspricht den Empfehlungen der Eignungsprüfung und dem Weißbuch über die künftige Verkehrspolitik von 2011⁷, in dem auf die Notwendigkeit einer Modernisierung des geltenden Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in der EU hingewiesen wurde.

1.3 Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Der Vorschlag dient den Zielen der Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung, indem sichergestellt wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften klar und einfach sind, keine unnötigen Verwaltungslasten schaffen und mit den sich wandelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Ferner dient der

⁴ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

⁵ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

⁶ Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S.1).

⁷ Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 0144).

Vorschlag den Zielen der Seeverkehrsstrategie bis 2018⁸, indem hochwertige Linienfährdienste zur Beförderung von Personen innerhalb der EU sichergestellt werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

2.1 Rechtsgrundlage

Da der Vorschlag die geltende Richtlinie ersetzt, ist die Rechtsgrundlage nach wie vor der Artikel 100 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 80 Absatz 2 EGV), der Maßnahmen für die Seeschifffahrt vorsieht.

2.2 Subsidiarität

Auf Verlangen der Mitgliedstaaten⁹ wurden die EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe hauptsächlich an den internationalen Anforderungen ausgerichtet; sie sind auch eine Reaktion auf mehrere schwere Schiffsunglücke. Wenngleich auf internationaler Ebene in Bezug auf die Angaben zu den Fahrgästen Anforderungen beschlossen worden waren, waren Fahrgastschiffe, die bei Inlandfahrten eingesetzt wurden, von diesen Regelungen nicht erfasst.

Mit dem Vorschlag wird für eine einheitliche und kohärente Anwendung der in der Richtlinie 98/41/EG festgelegten Anforderungen an die Registrierung aller Schiffe, die von und zu den Häfen in der EU eingesetzt werden, gesorgt, was durch einseitige Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht erreicht werden könnte. Mit den geänderten Bestimmungen wird gewährleistet, dass die Richtlinie 98/41/EG mit den rechtlichen und technologischen Entwicklungen Schritt hält und somit weiterhin zur Verbesserung der Sicherheit und zur Erleichterung von Such- und Rettungseinsätzen bei Unfällen beiträgt.

Der Vorschlag garantiert außerdem, dass in EU-Gewässern weiterhin ein gleichberechtigter Wettbewerb zwischen allen Betreibern unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder der Flagge, die ihre Schiffe und Fahrzeuge führen, herrscht, ohne dass dabei zwischen Ausland- und Inlandfahrten unterschieden wird. Gleichzeitig wird mit dem Vorschlag klargestellt, unter welchen Bedingungen Befreiungen von den Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG zugestanden werden können, wenn die lokalen Bedingungen dies erfordern.

2.3 Verhältnismäßigkeit

In Anbetracht der jüngsten technischen und rechtlichen Entwicklungen wird der Vorschlag zur Streichung überholter Anforderungen, Beseitigung von Überschneidungen und Präzisierung mehrdeutiger Anforderungen als die einzige angemessene und kohärente Lösung angesehen. Er gewährleistet, dass das derzeitige hohe Sicherheitsniveau durch Einsatz der elektronischen Datenübertragung aufrechterhalten und weiter verbessert wird.

Konkret dürfte die Verpflichtung zur Registrierung der Angaben zu den an Bord befindlichen Personen in einem bestehenden elektronischen System (das es bei einem Notfall der zuständigen Behörde ermöglicht, die Daten unverzüglich abzurufen) gegenüber dem

⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 0008).

⁹ Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 über die Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfährschiffen (94/C 379/05) (ABl. C 379 vom 31.12.1994, S. 8).

derzeitigen Sicherheitsniveau einen bedeutenden Schritt nach vorne bedeuten, ohne erhebliche Kosten für die Betreiber und die nationalen Verwaltungen zu verursachen.

In diesem Zusammenhang hat sich herausgestellt, dass die Auflage, Fahrgastregistrierungssysteme zu genehmigen, einen erheblichen Arbeitsaufwand für einige nationale Behörden nach sich zieht. Ein solch hoher Arbeitsaufwand und die daraus resultierenden Kosten wurden – angesichts des begrenzten Geltungsbereichs, der teilweisen Überschneidung mit dem ISM-Kodex und der Schwierigkeit, die Genehmigung zu überprüfen, falls keine Bescheinigungen vorhanden sind – als eindeutig überhöht bewertet. Die Anforderungen an die Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften sollten gestrichen werden; stattdessen sollte der Schwerpunkt auf das reibungslose Funktionieren der Registrierung gelegt werden, d. h. auf die korrekte und fristgerechte Datenerfassung in den bestehenden elektronischen Systemen.

Wie die Erfahrung außerdem gezeigt hat, ist es von größter Bedeutung, sofort nach einem Unfall nicht nur die Zahl der an Bord befindlichen Personen und eine Liste dieser Personen verfügbar zu haben, sondern auch ihre Staatsangehörigkeit zu kennen. Daher wird vorgeschlagen, diese Informationen anhand einer Eigenerklärung der Fahrgäste zu erfassen, wie es derzeit bei anderen Angaben bereits der Fall ist. Damit wird sichergestellt, dass durch diese zusätzlichen Dateneinträge für die Betreiber, die zurzeit solche Angaben nicht registrieren, keine oder nur geringfügige Mehrkosten entstehen.

2.4 Wahl des Instruments

Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie weiterhin als die am besten geeignete Form für die Erreichung der festgelegten Ziele angesehen. In ihr werden einheitliche Grundsätze und ein harmonisiertes Sicherheitsniveau bestimmt. Sie gewährleistet zudem die Durchsetzung der Vorschriften, wobei die Wahl der anzuwendenden praktischen und technischen Verfahren den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Somit verbleibt es in der Zuständigkeit jedes einzelnen Mitgliedstaats zu entscheiden, welche Form der Durchführung seiner innerstaatlichen Rechtsordnung am besten entspricht.

Als die am besten geeignete rechtliche Lösung wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG erachtet. Die Alternative – der Vorschlag einer neuen Richtlinie – wurde aufgrund der geringen Anzahl der tatsächlich erforderlichen Änderungen an der geltenden Richtlinie verworfen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

3.1 Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Eignungsprüfung hat gezeigt, dass die Hauptziele der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste wie auch auf den Binnenmarkt derzeit insgesamt erreicht werden und nach wie vor höchst relevant sind. Der EU-Rechtsrahmen für die Sicherheit von Fahrgastschiffen hat dazu geführt, dass in der EU ein gemeinsames Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe besteht, dass für die Betreiber die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten und die Zahl der Umregistrierungen von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zugenommen hat. Die Eignungsprüfung hat aber auch ergeben, dass noch Spielraum für weitere Verbesserungen des Sicherheitsniveaus sowie der Effizienz und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht. Die Empfehlungen

zur Vereinfachung, Präzisierung bzw. Streichung mehrdeutiger, überholter oder sich überschneidender Anforderungen betreffen verschiedene Bereiche:

- (a) Beseitigung der doppelten Meldepflichten in Bezug auf Fahrgäste und Anpassung der bestehenden Meldepflichten für alle Betreiber durch
 - Erfassung der Anzahl der an Bord befindlichen Personen – vor Auslaufen aus einem Hafen in der EU und vor dem Einlaufen in einen solchen Hafen – in einem bestehenden elektronischen System, das im Falle eines Notfalls oder Unfalls die sofortige Übermittlung von Daten an die zuständige Behörde ermöglicht, anstatt einer Registrierung im System der Gesellschaft;
 - Registrierung – für jede Fahrt von mehr als 20 Seemeilen – der erforderlichen Angaben zu den Besatzungsmitgliedern und den Fahrgästen – vor Auslaufen aus einem Hafen in der EU und vor dem Einlaufen in einen solchen Hafen – in demselben oben genannten System anstatt einer Registrierung im System der Gesellschaft; Präzisierung der Anforderungen an die Registrierung von Fahrgastangaben in der Richtlinie 98/41/EG (z. B. Fahrtdauer);
- (b) Vermeidung von Überschneidungen und – bei jeder Fahrt von mehr als 20 Seemeilen – Pflicht zur Registrierung der Staatsangehörigkeit der Fahrgäste bei der zuständigen Behörde und Übermittlung dieser Angaben mit denselben Mitteln und nach denselben Kriterien, wie sie derzeit für die Registrierung und Übermittlung der bereits erforderlichen Daten wie Name, Alter usw. gelten;
- (c) Präzisierung der Anforderungen an die Registrierung von Fahrgastangaben in der Richtlinie 98/41/EG (z. B. Fahrtdauer);
- (d) Streichung der Verpflichtung zur Genehmigung der Fahrgastregistrierungssysteme aus der Richtlinie 98/41/EG;
- (e) Straffung des Meldeverfahrens für Befreiungen/gleichwertigen Ersatz im Rahmen der Richtlinie 2009/45/EG und der Richtlinie 98/41/EG.

3.2 Konsultation der Interessenträger

Aufgrund der technischen Natur der geplanten Vorschläge wurde eine gezielte Konsultation als das am besten geeignete Instrument angesehen. Die nationalen Experten wurden im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen konsultiert. Es wurde ein Workshop veranstaltet, in dem die Mitgliedstaaten sowie Vertreter der Branche und der Fahrgastverbände zur Teilnahme aufgefordert wurden. Die geplanten Maßnahmen wurden bei mehreren Anlässen vorgestellt. Darüber hinaus erhielten alle Interessenträger in dem auf der Europa-Website veröffentlichten Fahrplan¹⁰ die Möglichkeit, mittels eines Online-Antwortformulars Rückmeldungen zu geben.

Die Zusammenfassung der Konsultation sowie Einzelheiten der Stellungnahmen zu den im Konsultationsprozess angesprochenen Punkten sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen enthalten, die dem Vorschlag beigelegt ist. Eine große Mehrheit der nationalen Experten befürwortete die geplanten Vereinfachungsmaßnahmen, wenngleich zum genauen Wortlaut einiger Vorschläge zahlreiche Kommentare abgegeben wurden. Alle Anregungen wurden daher sorgfältig geprüft und die Vorschläge gegebenenfalls entsprechend angepasst. Ferner wurden von einigen Experten Fragen zu praktischen und technischen

¹⁰ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_de.htm.

Aspekten der Umsetzung aufgeworfen, die in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen behandelt werden und die in den Durchführungsplan eingeflossen sind.

Die Interessenträger aus der Industrie forderten mit Nachdruck, die wichtigsten Grundsätze des derzeitigen Rechtsrahmens (insbesondere was die Eigenerklärung der Fahrgastdaten angeht) unverändert zu lassen, während der Fahrgastverband zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus aufrief und vor einer Verwässerung der entsprechenden Vorschriften warnte. Mit dem Vorschlag wird daher gewährleistet, dass das bestehende Sicherheitsniveau aufrechterhalten und, soweit dies im Rahmen der Vereinfachung möglich ist, erhöht wird (z. B. durch die Nutzung der bereits bestehenden elektronischen Systeme und die Klarstellung, wie die 20-Seemeilen-Grenze zu berechnen ist).

3.3 Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die vorliegende Überarbeitung stützt sich vornehmlich auf die im Zuge der Eignungsprüfung erhobenen Daten, die sich in der am 16. Oktober 2015 verabschiedeten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe - Fitness-Check“¹¹ finden.

Neben den Daten und der im Rahmen der Eignungsprüfung durchgeführten Konsultation war für die Ausarbeitung dieses Vereinfachungsvorschlags auch der Beitrag technischer und juristischer Sachverständiger für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes erforderlich. Dieses Fachwissen wurde intern und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sowie der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen eingeholt. Darüber wird auch in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage berichtet.

3.4 Folgenabschätzung

Der Vorschlag ist eine unmittelbare Folgemaßnahme der Eignungsprüfung, bei der die hinsichtlich einer Vereinfachung zu stellenden Fragen im Einzelnen ermittelt und die diesbezüglichen Möglichkeiten einer Bewertung unterzogen wurden. Wie im Fahrplan erläutert, sind von den geplanten Maßnahmen entweder keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten (abgesehen von den nicht messbaren Folgen wie rechtliche Klarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit), oder es wurden keine grundsätzlich anderen Lösungen ermittelt. Entsprechend den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde keine umfassende Folgenabschätzung durchgeführt.

Gleichwohl liegt dem Vereinfachungsvorschlag eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der auf die Empfehlungen der Eignungsprüfung verwiesen wird und die vorgeschlagenen Lösungen aus technischer und rechtlicher Sicht begründet werden. Die Unterlage enthält auch eine Zusammenfassung sowie Anmerkungen zu der zur Unterstützung der Initiative durchgeführten Konsultation der Interessenträger. Ein Durchführungsplan ist ebenfalls beigefügt.

¹¹ SWD(2015) 197.

3.5 Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Ziel dieses Vorschlags ist es in erster Linie sicherzustellen, dass die geltenden Rechtsvorschriften ihren Zweck erfüllen. Durch die Nutzung der verfügbaren Mittel der elektronischen Kommunikation wird die Erreichung der politischen Ziele wirksamer und effizienter. Das Vereinfachungspotenzial liegt hauptsächlich in der Beseitigung von Überschneidungen bei den Meldepflichten und von unverhältnismäßigen Anforderungen sowie in nicht messbaren Auswirkungen wie rechtliche Klarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit.

Die doppelten Meldepflichten für Betreiber, die bereits Daten zu den Fahrgästen und den Besatzungsmitgliedern an das nationale einzige Fenster übermitteln, stellen eine zusätzliche und unnötige Belastung für die Branche dar. Geplant ist eine vereinfachte Regelung für die (in der Regel kleineren) Betreiber, die die oben genannten Systeme noch nicht nutzen. Diese Unternehmen bieten hauptsächlich sehr kurze Inlandfahrten an (d. h. sie erfassen lediglich die Anzahl der Personen an Bord) und verfügen nicht über Computersysteme oder Internetverbindungen.

Um etwaige Kostensteigerungen für diese Betreiber zu neutralisieren, ist geplant, dass sie auch die Möglichkeit haben, die Anzahl der an Bord befindlichen Personen über das automatische Identifizierungssystem, ein mit Funksignalen sehr hoher Frequenz funktionierendes Seeverkehrsfunksystem, zu übermitteln. Dies würde es dem Such- und Rettungszentrum vor Ort ermöglichen, die Anzahl der an Bord befindlichen Personen jederzeit ohne weiteres abzurufen, unabhängig davon, ob eine Kontaktperson verfügbar ist.

Die Mitgliedstaaten werden von der Auflage befreit, die Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften zu genehmigen; allerdings müssen sie weiterhin dafür sorgen, dass die Informationen korrekt und rechtzeitig in elektronischer Form erfasst und registriert werden.

3.6 Grundrechte

Mit dem Vorschlag werden zu den Kategorien personenbezogener Daten, die gemäß den geltenden Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG erhoben und registriert werden müssen, keine weiteren hinzugefügt oder solche geändert. Die einzige Ausnahme in diesem Zusammenhang sind die Angaben zur Staatsangehörigkeit der Personen an Bord, die aus den oben dargelegten Gründen zusätzlich zu den bereits registrierten Angaben (d. h. Familiennamen der an Bord befindlichen Personen, ihre Vornamen oder deren Anfangsbuchstaben, Geschlecht, Altersgruppe, der die Person angehört, oder Alter oder Geburtsjahr sowie – auf Wunsch des Fahrgastes – Informationen über die im Notfall benötigte besondere Betreuung oder Hilfe) erfasst werden sollen.

Nichtsdestoweniger muss die Richtlinie 98/41/EG des Europäischen Parlaments und des Rates modernisiert werden, um den rechtlichen Entwicklungen auf dem Gebiet des Schutzes personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. XXX/2016¹² Rechnung zu tragen. Denn es werden zwar die Kategorien der Daten, der Zweck und die Empfänger eindeutig bestimmt, nicht aber die Speicherfrist für die Daten. Die Richtlinie 98/41/EG verlangt, dass die Gesellschaft die personenbezogenen Daten nicht länger als für die Zwecke der Richtlinie erforderlich aufbewahrt, es wird aber nicht angegeben, wie lang diese Frist sein sollte. Die Erfahrung mit der Durchführung hat gezeigt, dass die Frist für die Aufbewahrung

¹² Verweis nach Annahme hinzuzufügen.

der Daten von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich ist: sie kann Stunden, Wochen oder auch Monate – nach (erfolgreichem) Abschluss der Fahrt – betragen. Daher wird vorgeschlagen, die Aufbewahrungsfrist in dieser Richtlinie festzulegen (unbeschadet anderer rechtlicher Anforderungen für Fälle, in denen solche Daten für andere Zwecke mit anderer Aufbewahrungsfrist erhoben werden).

Darüber hinaus schreibt die Richtlinie zwar vor, dass die Registrierungssysteme der Gesellschaften in geeigneter Weise gegen versehentliche oder widerrechtliche Vernichtung und Verlust und gegen unbefugte Veränderung oder Weitergabe sowie unbefugten Zugang geschützt sein müssen, doch nimmt sie nicht Bezug auf die EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten und enthält keine Garantien in Bezug auf den Zugang zu personenbezogenen Daten. In dieser Hinsicht dürfte der Vorschlag eine erhebliche Verbesserung für den Schutz personenbezogener Daten bedeuten.

Zudem ersetzt der Vorschlag die für die Gesellschaft bestehende Verpflichtung zur Aufbewahrung personenbezogener Daten durch die Pflicht zur Übermittlung solcher Daten an ein bestehendes, für einen solchen Zweck konzipiertes elektronisches System (und zur Löschung personenbezogener Daten, wenn die Übermittlung abgeschlossen ist). Die vorgeschlagene Übermittlung an das nationale einzige Fenster wird den Vertraulichkeitsauflagen (im Sinne des Artikels 8 der Richtlinie 2010/65/EU) gerecht und steht mit den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten in Einklang. Gleichzeitig wird dafür gesorgt, dass die Daten, die auf Anfrage den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung gestellt werden müssen (der Austauschmechanismus bei einem Notfall und für die Phase nach einem Unfall ist das SafeSeaNet-System im Sinne der Richtlinie 2002/59/EG), nur beschränkt zugänglich sind. Ebenso wie das nationale einzige Fenster ist das SafeSeaNet-System an den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten ausgerichtet und enthält eindeutige Regeln für die Sicherheit und die Zugangsrechte.

Die einschlägigen nationalen Behörden, denen der Zugang für die Zwecke der Richtlinie zu gewähren ist, sind von den Mitgliedstaaten benannte Behörden, die für Such- und Rettungseinsätze zuständig sind. Auf Anfrage in einem Notfall oder nach einem Unfall müssen die für Such- und Rettungseinsätze zuständigen Behörden sofortigen Zugang zu den Informationen haben, die gemäß der Richtlinie 98/41/EG gemeldet wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1 Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Zu dem Vorschlag gehört auch ein Durchführungsplan, in dem die zur Umsetzung der Vereinfachungsmaßnahmen notwendigen Aktionen aufgeführt sind und die in dieser Hinsicht wichtigsten technischen, rechtlichen und zeitlichen Herausforderungen aufgezeigt werden.

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt, ohne jedoch neue Berichtspflichten und Verwaltungslasten zu schaffen. Die wichtigsten Informationen über die Flotte, über Unfälle und die Einhaltung der Vorschriften werden mit Unterstützung der EMSA, der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von

Fahrgastschiffen sowie über die Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP) zusammengetragen. Da ein vollständiger planmäßiger Kontrollzyklus der EMSA schätzungsweise fünf Jahre in Anspruch nimmt, sollte die Bewertung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in siebenjährigen Intervallen erfolgen.

5.2 Erläuternde Dokumente

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da die Vereinfachungsmaßnahmen weder erheblich noch komplex sind.

5.3 Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich

Artikel 2 wird geändert, um so weit wie möglich die Begriffsbestimmungen an den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG und den Vorschlag für eine neue Richtlinie, die die Richtlinie 1999/35/EG ersetzt, anzupassen und die Zuständigkeit des Fahrgastregisterführers zu ändern, damit sie mit der vorgeschlagenen Streichung der für die Gesellschaft bestehenden Verpflichtung, die in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben aufzubewahren, in Einklang steht.

Artikel 3 wird geändert, um den Geltungsbereich der Richtlinie zu präzisieren und ihn in Einklang mit der Begriffsbestimmung von Hafengebieten im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG zu bringen.

Angaben zu den Personen an Bord

Artikel 4 wird geändert, um anstelle der Verpflichtung zur Speicherung der Anzahl der an Bord befindlichen Personen im System der Gesellschaft die Pflicht zur Registrierung dieser Anzahl im nationalen einzigen Fenster oder zur Übertragung mit Hilfe des automatischen Identifizierungssystems einzuführen.

Artikel 5 wird geändert, um die Angaben zur Staatsangehörigkeit der an Bord befindlichen Personen aufzunehmen und anstelle der Verpflichtung zur Speicherung der Fahrgast- und der Besatzungsliste durch die Gesellschaft die Pflicht zur Registrierung im nationalen einzigen Fenster einzuführen. Die Liste der erforderlichen Dateneinträge wird vereinfacht, präzisiert und so weit wie möglich an die Meldepflichten für das nationale einzige Fenster angepasst.

Artikel 6 wird geändert, um den Verweis an die vorgeschlagene Methode der Datenübertragung anzupassen und um die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Fahrgastschiffe, die die Flagge eines Drittstaats führen, klarzustellen.

Gesellschaften

Artikel 8 wird geändert, um der neuen Rolle des Fahrgastregisterführers (d. h. nicht zuständig für die Aufbewahrung, sondern für die Übermittlung der Daten) Rechnung zu tragen und die Verpflichtung zur Einrichtung eines Fahrgastregistrierungssystems der Gesellschaft zu streichen. Er wird auch geändert, damit die EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten ihren Niederschlag finden. In ihm wird dem Vorschlag zufolge festgelegt, dass personenbezogene Daten nach der Übermittlung an das einzige Fenster (unbeschadet anderer Meldepflichten) von dem Unternehmen zu vernichten sind.

Freistellungen

Artikel 9 wird geändert, um die überholten Bezugnahmen auf die Freistellungen für den Linienverkehr über die Straße von Messina zu streichen. Angesichts der Einführung der elektronischen Datenübermittlung und der vorgeschlagenen Flexibilität in Bezug auf die

Übermittlung der Zahl der an Bord befindlichen Personen wird Artikel 9 geändert, damit die Möglichkeit, Betreiber von der Pflicht zur Übermittlung der Zahl der Personen an Bord an die zuständigen Behörden zu befreien, nicht mehr besteht.

Artikel 9 wird ferner geändert, um sicherzustellen, dass die Nähe von Such- und Rettungseinrichtungen, die in der neuen Begriffsbestimmung von geschützten Seegebieten nicht mehr enthalten sind, zu den Voraussetzungen für eine Freistellung gehört. Schließlich wird Artikel 9 geändert, damit die Meldung von Freistellungen vereinfacht wird (durch eine für diesen Zweck eingerichtete und betriebene Datenbank) und die innerhalb dieser Richtlinie festgelegten Verfahren für Einwände gegen Befreiungen angepasst und an die der Richtlinie 2009/45/EG angeglichen werden.

Mitgliedstaaten

Artikel 10 wird geändert, um die Verantwortung der Mitgliedstaaten an die vorgeschlagenen Mittel der Datenübertragung anzupassen und um den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten Rechnung zu tragen, indem die Bedingungen für die Verarbeitung der Daten durch die Mitgliedstaaten, die Zugangsrechte und die Dauer der Datenspeicherung genau festgelegt werden.

Zusätzliche Bestimmungen

Artikel 11 wird geändert, um die Anforderungen an die Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften zu streichen, die mit dem Vorschlag überflüssig werden. Der entsprechende Absatz 1 des Artikels 12 wird ebenfalls gestrichen.

Ausschussverfahren und Änderungsverfahren

Die Artikel 12 und 13 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Einklang gebracht. Aus dem gleichen Grund (Ausübung der Befugnisübertragung) wurde Artikel 12a eingefügt.

Bewertung

Artikel 14a wird eingefügt, um die Bewertungsbestimmungen festzulegen.

Änderung des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU

Der Vorschlag enthält eine Folgeänderung des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU, Teil A, die durch die Änderungen an der Richtlinie 98/41/EG bedingt ist.

Vorschlag 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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Genaue und aktuelle Angaben zur Zahl der Personen an Bord eines Schiffes oder zu ihrer Identität sind für die Vorbereitung und die Effektivität von Such- und Rettungseinsätzen von wesentlicher Bedeutung. Im Falle eines Unfalls auf See kann eine umfassende Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden des Staates oder der Staaten, dem Schiffsbetreiber und deren Agenten erheblich zur Effektivität der Einsätze der zuständigen Behörden beitragen. Bestimmte Aspekte dieser Zusammenarbeit sind in der Richtlinie 98/41/EG des Rates¹⁵ geregelt.
- (2) Angesichts der Ergebnisse des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)¹⁶ und der Erfahrungen mit der Umsetzung, die gezeigt haben, dass die Informationen über die an Bord befindlichen Personen den zuständigen Behörden nicht immer ohne weiteres zur Verfügung stehen, sollten die derzeitigen Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG mit den Anforderungen an die elektronische Datenmeldung in Einklang gebracht werden, so dass sie effizienter und weniger aufwendig werden. Durch die Digitalisierung lassen sich außerdem Informationen, die eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen betreffen, bei einem Notfall oder nach einem Unfall rascher nutzen.

¹³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁵ 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).

¹⁶ COM(2015) 508.

- (3) In den vergangenen 17 Jahren wurden bei den Mitteln zur Übermittlung und Speicherung von Daten über Schiffsbewegungen wesentliche technologische Fortschritte erzielt, so dass an Bord von Schiffen automatische Identifizierungssysteme (AIS) eingesetzt werden können, die eine bessere Überwachung der Schiffe ermöglichen. Deshalb haben sich die Kosten für die Ausrüstung, mit der diese Funktionen ausgeübt werden, deutlich verringert. An den europäischen Küsten wurden in Übereinstimmung mit den einschlägigen von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten Regeln mehrere verbindliche Schiffsmeldesysteme eingerichtet. Durch Unionsrecht und nationales Recht wird gewährleistet, dass die Schiffe den geltenden Meldepflichten im Rahmen dieser Systeme nachkommen.
- (4) Durch das nationale einzige Fenster im Sinne der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ und SafeSeaNet im Sinne der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ wurden die Erhebung, die Übermittlung und der Austausch schiffsbezogener Daten ermöglicht, vereinfacht bzw. harmonisiert. Die Angaben zu den an Bord befindlichen Personen gemäß der Richtlinie 98/41/EG sollten daher in dem nationalen einzigen Fenster registriert werden, das es im Falle eines Notfalls oder Unfalls der zuständigen Behörde ermöglicht, die Daten ohne weiteres abzurufen.
- (5) Im Hinblick auf die Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollten kleinere Betreiber, die noch nicht das nationale einzige Fenster nutzen und die hauptsächlich sehr kurze Inlandfahrten von weniger als 20 Seemeilen durchführen (d. h. die lediglich verpflichtet sind, die Zahl der an Bord befindlichen Personen zu registrieren), die Wahl haben, diese Zahl entweder über das nationale einzige Fenster oder das AIS zu übermitteln.
- (6) Um bei einem Unfall die Sorge der Angehörigen zu mindern und unnötige Verzögerungen bei der konsularischen Hilfe und sonstigen Diensten zu vermeiden, sollten die übermittelten Daten auch Angaben zur Staatsangehörigkeit der Personen an Bord enthalten. Die Liste der erforderlichen Dateneinträge für Fahrten von mehr als 20 Seemeilen sollte vereinfacht, präzisiert und so weit wie möglich an die Meldepflichten für das nationale einzige Fenster angepasst werden.
- (7) Da elektronische Mittel zur Datenregistrierung zur Verfügung stehen und personenbezogene Daten in jedem Fall vor dem Auslaufen des Schiffes erhoben werden sollten, sollte die zurzeit mit der Richtlinie 98/41/EG eingeräumte Verzögerungsfrist von 30 Minuten als Höchstwert angesehen werden und nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen.
- (8) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und der Kohärenz mit anderen relevanten Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹, sollten einige veraltete, mehrdeutige oder verwirrende Bezugnahmen aktualisiert oder gestrichen werden. Die Begriffe

¹⁷ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

¹⁸ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

¹⁹ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

„Seeschiff“ und „seetüchtig“ sollten bei der Definition von „Fahrgastschiff“ gestrichen werden, und der Begriff „geschütztes Seegebiet“ sollte durch eindeutig definierte Seegebiete, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der Richtlinie 2009/45/EG gemeldet werden, ersetzt werden. Die Definition des Begriffs „Fahrgastregisterführer“ sollte geändert werden, um den neuen Aufgaben Rechnung zu tragen, die nicht mehr die Aufbewahrung der Angaben umfassen. Die entsprechenden Anforderungen an die Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften sollten gestrichen werden.

- (9) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin für die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG an die Datenregistrierung, insbesondere in Bezug auf die Genauigkeit und rechtzeitige Erfassung der Daten, verantwortlich sein. In diesem Zusammenhang sollten Überprüfungen entsprechend den Stichproben, die zurzeit für die Registrierungssysteme der Gesellschaften vorgesehen sind, durchgeführt werden.
- (10) Soweit Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, müssen diese Maßnahmen in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht über den Schutz personenbezogener Daten²⁰ erfolgen. Personenbezogene Daten, die für die Zwecke der Richtlinie 98/41/EG erhoben werden, sollten nicht für einen anderen Zweck verarbeitet und verwendet werden und nicht länger gespeichert werden, als es für die Zwecke der Richtlinie 98/41/EG nach den darin festgelegten Bestimmungen erforderlich ist.
- (11) Angesichts des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sowie der Tatsache, dass es im Interesse des Fahrgastes ist, wahrheitsgetreue Angaben zu machen, ist das derzeitige Mittel für die Erhebung personenbezogener Daten auf der Grundlage einer Eigenerklärung der Fahrgäste für die Zwecke der Richtlinie 98/41/EG ausreichend. Gleichzeitig sollte durch elektronische Mittel der Datenregistrierung und -überprüfung sichergestellt werden, dass für jede an Bord befindliche Person einheitliche Angaben registriert werden.
- (12) Zur Erhöhung der Transparenz und mit Blick auf eine einfachere Meldung von Freistellungen und Anträgen auf Ausnahmeregelungen durch die Mitgliedstaaten sollte die Kommission für diesen Zweck eine Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Maßnahmen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein.
- (13) In Anbetracht der Änderungen durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 98/41/EG entsprechend aktualisiert werden. Die Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ erlassen werden.
- (14) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die Transparenz zu erhöhen, sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß

²⁰ Insbesondere die Verordnung (EU) XXX/2016 vom XXX [Nummer und Datum nach der förmlichen Annahme einfügen] des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung) [Amtsblattverweis nach der förmlichen Annahme einfügen] und die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

²¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Kommission übertragen werden, was den möglicherweise erforderlichen Ausschluss von Änderungen an internationalen Übereinkommen aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie und die Festlegung der Zugangsbedingungen für die von der Kommission geführte Datenbank für Meldungen von Freistellungen und Anträgen auf Ausnahmeregelungen durch die Mitgliedstaaten angeht. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (15) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 98/41/EG bis spätestens [sieben Jahre nach dem in Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum] bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (16) Um den Änderungen an der Richtlinie 98/41/EG Rechnung zu tragen, sollten die Angaben zu den Personen an Bord in die Aufstellung der Meldeformalitäten in Teil A des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU aufgenommen werden.
- (17) Die Richtlinien 98/41/EG und 2010/65/EU sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Änderungen an der Richtlinie 98/41/EG

Die Richtlinie 98/41/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - (a) Der zweite Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– ‚Fahrgastschiff‘ ein Schiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das mehr als 12 Fahrgäste befördert;“;
 - (b) der sechste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– ‚Fahrgastregisterführer‘ die Person, die von einer Gesellschaft als verantwortlich für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem ISM-Kodex benannt ist, oder eine Person, die von der Gesellschaft als verantwortlich für die Übermittlung von Angaben über die auf einem Fahrgastschiff der Gesellschaft befindlichen Personen benannt ist;“;
 - (c) der neunte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– ‚geschütztes Seegebiet‘ ein Seegebiet, in dem Schiffe der Klasse D eingesetzt werden dürfen und das in der Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2009/45/EG“ aufgeführt ist;“;

(d) beim zehnten Gedankenstrich erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„– ‚Linienverkehr‘ eine Abfolge von Schifffahrten, durch die dieselben beiden oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar“.

(e) Unterabsatz 11 erhält folgende Fassung:

„– ‚Drittland‘ ein Land, das nicht zu den Mitgliedstaaten zählt;“;

(f) folgender zwölfter Gedankenstrich wird angefügt:

„– ‚Hafengebiet‘ ein Gebiet gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe r der Richtlinie 2009/45/EG;“;

(g) folgender dreizehnter Gedankenstrich wird angefügt:

„– ‚Sportboot/Sportfahrzeug‘ ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, das keine Fracht und nicht mehr als 12 Fahrgäste befördert, unabhängig von der Antriebsart.“

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– Kriegsschiffen und Truppentransportschiffen,“;

(b) der zweite Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– Sportbooten und -fahrzeugen,“;

(c) folgender dritter Gedankenstrich wird angefügt:

„– Fahrgastschiffen, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind.“

(3) Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Zahl der Personen an Bord ist vor der Abfahrt dem Kapitän des Fahrgastschiffes zu melden und in dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates* eingerichteten einzigen Fenster zu registrieren oder der benannten Behörde im Wege des automatischen Identifizierungssystems zur Verfügung zu stellen.“

* Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).“

(4) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

(1) Bei allen Fahrgastschiffen, die aus einem Hafen eines Mitgliedstaates auslaufen und eine Fahrt unternehmen, bei der die Entfernung vom

Ausgangspunkt bis zum nächsten Anlaufhafen mehr als 20 Seemeilen beträgt, sind folgende Angaben zu registrieren:

- Familiennamen der an Bord befindlichen Personen,
- Vornamen,
- Geschlecht,
- Staatsangehörigkeit,
- Geburtsjahr,
- auf Wunsch des Fahrgastes: im Notfall benötigte besondere Betreuung oder Hilfe.

(2) Diese Angaben sind vor der Abfahrt des Fahrgastschiffes zu erheben und bei dessen Abfahrt – in jedem Fall spätestens 30 Minuten nach dessen Abfahrt – in dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster zu registrieren.

(3) Für die Zwecke dieser Richtlinie erhobene personenbezogene Daten werden für keinen anderen Zweck verarbeitet und aufbewahrt.“

(5) Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder Mitgliedstaat verlangt bei Fahrgastschiffen, die die Flagge eines Drittlandes führen und die von einem Hafen außerhalb der Union aus einen Hafen in diesem Mitgliedstaat anlaufen, von der Gesellschaft, dass die in Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 genannten Angaben in der in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 vorgesehenen Weise zur Verfügung gestellt werden.“

(6) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Alle Gesellschaften, die die Verantwortung für den Betrieb eines Fahrgastschiffes tragen, haben, sofern dies nach den Artikeln 4 und 5 vorgeschrieben ist, einen Fahrgastregisterführer zu benennen, der dafür verantwortlich ist, die in diesen Bestimmungen genannten Angaben in dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster zu registrieren oder im Wege des automatischen Identifizierungssystems zur Verfügung zu stellen.

Nach Artikel 5 erhobene personenbezogene Daten werden von der Gesellschaft nicht länger als für die Zwecke dieser Richtlinie erforderlich – das heißt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Daten in dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster registriert sind – aufbewahrt. Unbeschadet anderer Meldepflichten werden die Angaben, sobald sie nicht mehr für diesen Zweck benötigt werden, vernichtet.

Jede Gesellschaft sorgt dafür, dass die Angaben zu Fahrgästen, die Bedarf an besonderer Betreuung oder Hilfe im Notfall angemeldet haben, ordnungsgemäß registriert und dem Kapitän vor Abfahrt des Fahrgastschiffes übermittelt werden.“

(7) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- Die Buchstaben a und b werden gestrichen;
 - Buchstabe c erhält folgende Fassung:
„c) Ein Mitgliedstaat kann Fahrgastschiffe, die ausschließlich in geschützten Seegebieten, wo Such- und Rettungseinrichtungen in der Nähe zur Verfügung stehen, bei Fahrten zwischen zwei Häfen bzw. bei Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopps eingesetzt werden, von den Verpflichtungen des Artikels 5 befreien.“
- (b) Absatz 3 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:
- „a) Der Mitgliedstaat meldet der Kommission unverzüglich unter Angabe hinreichender Gründe seinen Beschluss, eine Freistellung von den in Artikel 5 genannten Verpflichtungen zu erteilen. Diese Meldung erfolgt mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte über die Bedingungen für den Zugang zu dieser Datenbank zu erlassen.
- b) Gelangt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Meldung zu der Auffassung, dass dieser Beschluss nicht gerechtfertigt ist oder sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken könnte, so kann sie mit einem Durchführungsrechtsakt den Mitgliedstaat auffordern, seinen Beschluss abzuändern oder zu widerrufen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“
- (c) Absatz 4 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:
- „Der Antrag ist bei der Kommission über die in Absatz 3 genannte Datenbank zu stellen. Gelangt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach dem Antrag zu der Auffassung, dass diese Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt ist oder sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken könnte, so kann sie mit einem Durchführungsrechtsakt den Mitgliedstaat auffordern, den vorgeschlagenen Beschluss abzuändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“
- (8) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Die Mitgliedstaaten überprüfen, ob die aufgrund dieser Richtlinie erforderliche Datenregistrierung korrekt und fristgerecht erfolgt.

Jeder Mitgliedstaat benennt die Behörde, die Zugang zu den aufgrund dieser Richtlinie erforderlichen Angaben haben wird. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bei einem Notfall oder nach einem Unfall diese benannte Behörde sofortigen Zugang zu den aufgrund dieser Richtlinie erforderlichen Angaben hat.

Nach Artikel 5 erhobene personenbezogene Daten werden von den Mitgliedstaaten nicht länger als für die Zwecke dieser Richtlinie erforderlich aufbewahrt; d.h. sie werden aufbewahrt

- (a) bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Fahrt des Schiffes erfolgreich abgeschlossen wurde, oder
- (b) – bei einem Notfall oder nach einem Unfall – bis etwaige Ermittlungen oder Gerichtsverfahren abgeschlossen sind.

Unbeschadet anderer Meldepflichten werden die Angaben, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden, vernichtet.“

- (9) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die erforderlichen Daten auf eine Weise erhoben und registriert, dass für die Fahrgäste beim Ein- und/oder Ausschiffen keine unnötigen Verzögerungen entstehen.

(2) Es ist zu vermeiden, dass auf denselben oder ähnlichen Strecken mehrere Datenerhebungen erfolgen.“

- (10) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um etwaige Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nur dann von ihrem Geltungsbereich auszuschließen, wenn ausgehend von einer Untersuchung der Kommission ein offenkundiges Risiko besteht, dass durch die Änderung eines internationalen Übereinkommens das durch die Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr geschaffene Niveau der Sicherheit im Seeverkehr verringert wird oder dass die Änderung mit diesen Unionsvorschriften nicht vereinbar ist.“

- (11) Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 9 und 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 9 und 12 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Datum des Inkrafttretens] übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 9 und 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den

in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 9 und 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(7) Delegierte Rechtsakte, durch die etwaige Änderungen an den internationalen Übereinkommen gemäß Artikel 12 vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden, werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.“

(12) Artikel 13 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates*.

* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

(b) Absatz 3 wird gestrichen.

(13) Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [sieben Jahre nach dem in Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum] vor.“

Artikel 2

Änderungen am Anhang der Richtlinie 2010/65/EU

In Teil A des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EG wird die folgende Nummer 7 angefügt:

„(7) Angaben zu den Personen an Bord

Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 der 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).“

Artikel 3

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Inkrafttreten] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab [zwölf Monate nach Inkrafttreten] an.

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

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

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident