II

*(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)*

# VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/204 DER KOMMISSION

**vom 28. Oktober 2022**

**zur Festlegung von technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr gemäß der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU ([1]), insbesondere auf Artikel 5 Absatz 10, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 4 und Artikel 16 Absatz 6,

nach Anhörung des Ausschusses für die Erleichterung der Digitalisierung in Verkehr und Handel,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr sollten den Anmeldern grafische Nutzerschnittstellen mit allen Funktionen zur Verfügung stellen, die zur Erfüllung der im Anhang der Verordnung (EU) 2019/1239 aufgeführten Meldeverpflichtungen erforderlich sind. Um ein vergleichbares Nutzererlebnis zu gewährleisten, sollte eine gemeinsame Liste von Funktionen festgelegt werden, die den Anmeldern in allen Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen sollten. Um die Kosten möglichst gering zu halten und die Kompatibilität mit bestehenden Schnittstellen zu gewährleisten, können die Mitgliedstaaten in ihrer grafischen Nutzerschnittstelle zusätzliche Funktionen anbieten.

(2) Digitale Arbeitsblätter sind im Seeverkehrssektor weitverbreitet. Sie unterstützten die Anmelder bei der manuellen Eingabe von Daten und bei der Erfüllung ihrer Meldeverpflichtungen. Um sicherzustellen, dass die Anmelder die Vorlagen für die Arbeitsblätter in den verschiedenen nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr verwenden können, sollten die Merkmale der Arbeitsblätter harmonisiert und die Versionen der Arbeitsblätter zentral von der Kommission verwaltet werden. Wenn die Vorlagen für die Arbeitsblätter den harmonisierten Merkmalen und den Anforderungen des EMSWe-Datensatzes entsprechen, sollten sie von allen grafischen Nutzerschnittstellen unabhängig von der verwendeten Sprache akzeptiert werden.

(3) Die technischen Spezifikationen für die Zurverfügungstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Schiffen sollten sowohl die Kommunikation zwischen Nutzer und System als auch die Kommunikationen zwischen den Systemen umfassen. Damit wird es den Nutzern in der Logistikkette ermöglicht, die (in elektronischem Format veröffentlichten) Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe zu nutzen, und die Harmonisierung auf EU-Ebene gewährleistet.

(4) Es sollte eine gemeinsame Struktur für die Support-Websites einschließlich ihrer Funktionen festgelegt werden. Damit wird ein vergleichbares Nutzererlebnis in allen nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr gewährleistet. Eine gemeinsame Struktur wird auch dazu beitragen, angemessene Hilfen und Informationen in Bezug auf die Verfahren und die technischen Anforderungen für die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr und deren Schnittstellen bereitzustellen.

([1]) ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64.

(5) Die Internetadressen der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr sollten ein gemeinsames zukunftssicheres Format von Domains und Subdomains verwenden, um die Nutzern bei der Navigation zu unterstützen; dabei ist den in den Mitgliedstaaten verwendeten Internetadressen Rechnung zu tragen. Im Interesse der leichten Zugänglichkeit der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Liste von Internetadressen erstellen und führen.

(6) Um das ordnungsgemäße Funktionieren und die rasche Verfügbarkeit der EMSWe-Schiffsdatenbank, der gemeinsamen Standortdatenbank und der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank zu gewährleisten, sollten Systemsicherheitsmaßnahmen und Mindestanforderungen an die Systemleistung festgelegt werden.

(7) Um zu gewährleisten, dass die Schiffskenndaten und die Schiffsinformationen rasch erfasst, gespeichert, aktualisiert und bereitgestellt werden können, sollte die EMSWe-Schiffsdatenbank mit den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr kommunizieren können, wobei die Kommunikation zwischen den Systemen und die Kommunikation zwischen Nutzer und System genutzt werden sollte. Jede Änderung der Schiffskenndaten und Schiffsinformationen auf der Grundlage der von einem Anmelder an ein nationales zentrales Meldeportal für den Seeverkehr übermittelten Daten sollte in der EMSWe-Schiffsdatenbank berücksichtigt werden.

(8) Befreiungen von den Meldeverpflichtungen werden von den zuständigen Behörden erteilt und nicht von den Anmeldern während eines Hafenaufenthalts beantragt. Da die betreffenden Informationen bereits im SafeSeaNet-System ([2]) vorliegen, sollte die EMSWe-Schiffsdatenbank in der Lage sein, mit diesem in Verbindung zu treten, die Informationen automatisch abzurufen und den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr zur Verfügung zu stellen.

(9) Um zu gewährleisten, dass die Ortscodes und die Codes für die Hafenanlage rasch erfasst, gespeichert, aktualisiert und bereitgestellt werden können, sollte die gemeinsame Standortdatenbank den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr Informationen übermitteln können, wobei die Kommunikation zwischen den Systemen und die Kommunikation zwischen Nutzer und System genutzt werden sollte. Die gemeinsame Standortdatenbank sollte mit anderen einschlägigen Informationsquellen synchronisiert werden.

(10) Um zu gewährleisten, dass die Gefahrgut-Referenzinformationen rasch erfasst, gespeichert, aktualisiert und bereitgestellt werden können, sollte die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr Informationen übermitteln können, wobei die Kommunikation zwischen den Systemen und die Kommunikation zwischen Nutzer und System genutzt werden sollte. Die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank sollte mit anderen einschlägigen Informationsquellen, darunter die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) entwickelte Datenbank MAR-CIS ([3]), synchronisiert werden.

(11) Die EMSA sollte die Kommission bei der Einrichtung der EMSWe-Schiffsdatenbank, der gemeinsamen Standortdatenbank und der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank unterstützen, sowohl in Anbetracht der Synergien mit den von der EMSA verwalteten bestehenden Datenbanken als auch der Tatsache, dass sie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) allgemein zu einem effizienten Seeverkehr beitragen soll.

(12) Mit der EMSWe-Verordnung wird der Kommission die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um eine Liste der einschlägigen Informationen in der summarischen Eingangsanmeldung gemäß Artikel 127 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) festzulegen, die den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr zur Verfügung zu stellen sind. Da die EMSWe-Verordnung auf den Seeverkehr begrenzt ist, sind nur die summarischen Eingangsanmeldungen gemäß den Spalten F10, F11, F12 und F13 in Anhang B der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission ([6]) auf der Ebene der Kopfdaten der Anmeldung und der Sammelsendung, einschließlich Informationen zu den Positionen der Sammelsendung, die von Seebeförderern oder ihren Vertretern eingegeben werden, als einschlägig anzusehen. Folglich sind summarische Eingangsanmeldungen, die von anderen als den genannten Akteuren abgegeben werden, oder Informationen auf Einzelsendungsebene nicht als einschlägig anzusehen.

([2]) https://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html
([3]) https://www.emsa.europa.eu/mar-ice-network/mar-cis-infosheets.html
([4]) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).
([5]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1)
([6]) Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

(13) Informationen in der summarischen Eingangsanmeldung, die den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr zur Verfügung zu stellen sind, sollten nur aus den vom Seebeförderer ausgestellten Handels- und Beförderungspapieren stammen, die im Rahmen anderer Meldeverpflichtungen im Zusammenhang mit dem betreffenden Hafenaufenthalt angefordert werden können. Um die Interoperabilität der ausgetauschten Daten zu gewährleisten, sollten diese Informationen den entsprechenden Datenelementen des EMSWe-Datensatzes gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1239 zugeordnet werden.

(14) Da die Verordnung (EU) 2019/1239 ab dem 15. August 2025 gilt, sollte die vorliegende Verordnung ab demselben Zeitpunkt gelten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EU) 2019/1239. Ferner gelten folgende Begriffsbestimmungen:

— „Förmlichkeit“ ist ein kohärenter Satz von Datenelementen, die von einem Anmelder an das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr übermittelt werden, um eine oder mehrere Meldeverpflichtungen zu erfüllen;

— „Nutzer-Arbeitsfläche“ ist ein Bereich in der grafischen Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr, in dem eine natürliche Person eine Authentifizierung durch Eingabe von Anmeldedaten vornehmen muss;

— „Arbeitsblatt“ ist ein elektronisches Dokument, in dem Daten in Zeilen und Spalten angeordnet sind und sortiert und für Berechnungen verwendet werden können;

— „Arbeitsblattdatei“ ist eine elektronische Datei, die eine oder mehrere Arbeitsblätter enthält;

— „Datenzelle“ ist der Schnittpunkt einer Zeile und einer Spalte in einem Arbeitsblatt mit eindeutiger Adresse für die Zwecke der Dateneingabe, die sich aus der Zeilennummer und dem Spaltenbuchstaben zusammensetzt;

— „Schiffsdatensatz“ ist eine Sammlung von Datenelementen über dasselbe Schiff, die in der EMSWe-Schiffsdatenbank gespeichert sind.

*Artikel 2*

**Vorschriften für die harmonisierten Schnittstellen**

Die gemeinsamen Funktionen der grafischen Nutzerschnittstelle und der Inhalt der Vorlagen für die harmonisierten digitalen Arbeitsblätter gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1239 sind in Anhang I der vorliegenden Verordnung festgelegt.

*Artikel 3*

**Vorschriften für die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr**

Die technischen Spezifikationen für die Zurverfügungstellung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten gemäß Artikel 5 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2019/1239 sind in Anhang II der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Der harmonisierte Aufbau für die Support-Website gemäß Artikel 5 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2019/1239 ist in Anhang III der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Das einheitliche Format für die Internet-Adressen gemäß Artikel 5 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2019/1239 ist in Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgelegt.

*Artikel 4*

**Sonstige gemeinsame Dienste**

Die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für die Einrichtung der EMSWe-Schiffsdatenbank gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1239 in Bezug auf die Erfassung, Speicherung, Aktualisierung und Bereitstellung von Schiffskenndaten und Schiffsinformationen sowie Aufzeichnungen über die Befreiung von Meldeverpflichtungen sind in Anhang V der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für die Einrichtung der gemeinsamen Standortdatenbank gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1239 in Bezug auf die Erfassung, Speicherung, Aktualisierung und Bereitstellung von Ortscodes und Codes für die Hafenanlage sind in Anhang VI der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Die technischen Spezifikationen, Normen und Verfahren für die Einrichtung der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank gemäß Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2019/1239 in Bezug auf die Erfassung, Speicherung und Bereitstellung von Gefahrgut-Referenzinformationen sind in Anhang VII der vorliegenden Verordnung festgelegt.

*Artikel 5*

**Liste der einschlägigen Informationen in der summarischen Eingangsanmeldung**

Die in Anhang VIII dieser Verordnung aufgeführten Informationen der summarischen Eingangsanmeldung beschränken sich auf die Informationen der summarischen Eingangsanmeldung gemäß den Spalten F10, F11, F12 und F13 in Anhang B der Verordnung (EU) 2015/2446 auf der Ebene der Kopfdaten der Anmeldung und der Sammelsendung, einschließlich Informationen zu den Positionen der Sammelsendung, die direkt vom Seebeförderer oder seinem Vertreter eingegeben werden. Die übrigen Informationen der summarischen Eingangsanmeldung werden dem nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr nicht zur Verfügung gestellt.

Die Liste der einschlägigen Informationen in der summarischen Eingangsanmeldung gemäß Artikel 127 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013, die gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 dem nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr zur Verfügung zu stellen sind, ist in Anhang VIII der vorliegenden Verordnung festgelegt.

*Artikel 6*

**Inkrafttreten und Anwendung**

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

Sie gilt ab dem 15. August 2025.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Oktober 2022

*Für die Kommission*
*Die Präsidentin*
Ursula VON DER LEYEN

*ANHANG I*

**GEMEINSAME FUNKTIONEN DER GRAFISCHEN NUTZERSCHNITTSTELLE UND INHALT DER VORLAGEN FÜR DIE HARMONISIERTEN DIGITALEN ARBEITSBLÄTTER**

Die grafische Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr muss eine Startseite und eine Nutzer-Arbeitsfläche vorhalten.

Die Startseite muss öffentlich zugänglich sein und Folgendes enthalten:

— Informationen über das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr;

— einen Link zur Website des Online-Supports und zu den geschätzten und tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe;

— einen Login-Bereich, in dem die Authentifizierung für den Zugang zur Nutzer-Arbeitsfläche erfolgt.

Nach erfolgreicher Authentifizierung erhalten die Anmelder Zugang zur Nutzer-Arbeitsfläche, die die folgenden harmonisierten Funktionen enthält:

**Schiffsliste**

Diese Funktion muss es ermöglichen, Folgendes abzurufen:

— eine Schiffsliste für das Erstellen neuer Hafenaufenthalte;
— Schiffskenndaten und Schiffsinformationen, darunter Meldepflichtbefreiungen, die aus der EMSWe-Schiffsdatenbank oder alternativ aus einer anderen einschlägigen Datenbank zur Verfügung gestellt werden.

Anhand eines Filters muss die Liste nach den folgenden Kriterien durchsucht werden können:

— IMO-Nummer des Schiffes;
— Rufzeichen des Schiffes;
— MMSI-Nummer;
— Schiffsname.

**Liste der Hafenaufenthalte**

Die Liste der Hafenaufenthalte kann während eines vorgegebenen Zeitraums abgerufen werden, wie er durch die nationalen Vorschriften über die Vorratsdatenspeicherung festgelegt wird. Es müssen mindestens die folgenden Informationen verfügbar sein: Anlaufhafen, Kennnummer des Hafenaufenthalts, Schiffskennung, geschätzte und tatsächliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des Schiffs. Die Nutzerschnittstelle enthält eine Filterfunktion für das Durchsuchen der Liste, die auf den vorstehenden Kriterien beruht.

**Überblick über den Hafenaufenthalt**

Der ausgewählte Hafenaufenthalt enthält Informationen über den Bearbeitungsstand der Förmlichkeiten und der Antworten der Behörden bezüglich dieses Hafenaufenthalts, einschließlich des Abfertigungsmodells (planmäßig oder stillschweigend), das vom nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr angewendet wird.

**Erstellen eines Hafenaufenthalts**

Diese Funktion ermöglicht das Anlegen eines Hafenaufenthalts durch Auswahl eines Schiffs aus der Schiffsliste bzw. manuelle Eingabe der Schiffskenndaten und Auswahl des Anlaufhafens aus den Informationen, die über das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr aus der gemeinsamen Standortdatenbank abgerufen werden. Bei Erstellung des Hafenaufenthalts wird eine Kennnummer des Hafenaufenthalts angegeben, die an das ausgewählte Schiff und den Anlaufhafen gekoppelt ist.

**Eingabe einer neuen Förmlichkeit**

Mit dieser Funktion können Anmelder neue Förmlichkeiten für einen aus der Liste der Hafenaufenthalte ausgewählten Hafenaufenthalt eingeben.

Sind für die Erfüllung der Meldeverpflichtungen Schiffskenndaten, Schiffsinformationen oder Aufzeichnungen über Meldepflichtbefreiungen erforderlich, stellt das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr die entsprechenden Informationen aus der EMSWe-Schiffsdatenbank oder alternativ aus einer anderen einschlägigen Datenbank in der grafischen Nutzerschnittstelle zur Verfügung, indem die maßgeblichen Felder vorab ausgefüllt werden.

Ist für die Erfüllung der Meldepflichten ein Code für den Standort oder für die Hafenanlage erforderlich, stellt das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr die entsprechenden Informationen aus der gemeinsamen Standortdatenbank der grafischen Nutzerschnittstelle zur Verfügung.

Sind für die Erfüllung der Meldepflichten Angaben zu gefährlichen und umweltschädlichen Gütern erforderlich, stellt das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr die entsprechenden Informationen aus der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank der grafischen Nutzerschnittstelle zur Verfügung, und zwar durch

— Vorausfüllen dieser Angaben anhand der UN-Nummer oder der vom Anmelder angegebenen Textreferenz des gefährlichen und umweltschädlichen Gutes;
— Bereitstellung einer Liste mit gefährlichen und umweltschädlichen Gütern auf Grundlage der Beförderungsart und der Warenart, die vom Anmelder angegeben wurden.

**Hochladen von Informationen aus den Arbeitsblättern**

Bei der Eingabe oder Aktualisierung von Förmlichkeiten können die Anmelder Informationen aus den digitalen Arbeitsblättern hochladen.

Aufseiten des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr wird sichergestellt, dass eine Arbeitsblattvorlage mit ihrer jeweils neuesten verfügbaren Version kompatibel ist, wobei es auch möglich ist, dass eine Arbeitsblattvorlage für einen Übergangszeitraum, in dem eine neue Vorlagenversion herausgebracht wird, mit einer ihrer beiden letzten aufeinanderfolgenden Versionen kompatibel ist. Dies hat zur Folge, dass die betreffende Vorlagenversion am Ende des Übergangszeitraums nach und nach aus dem Verkehr gezogen wird.

Nach dem Hochladen der Arbeitsblattdatei überprüft das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr, ob Format, Kardinalität und die Regeln für die Geschäftsvorgänge der Datenelemente mit denen des EMSWe-Datensatzes übereinstimmen.

Entspricht ein Arbeitsblatt nicht den Versionsregeln oder den Anforderungen des EMSWe-Datensatzes, werden die Arbeitsblattdaten vom nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr abgewiesen und es wird eine Fehlermeldung mit klarer Angabe der Gründe für die fehlgeschlagene Überprüfung übermittelt.

Ist die Überprüfung durch das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr positiv verlaufen, werden die Datenelemente, die in der grafischen Nutzerschnittstelle bereits eingetragen sind, durch die aus dem Arbeitsblatt extrahierten Datenelemente ersetzt. In der grafischen Nutzerschnittstelle können die aus dem Arbeitsblatt extrahierten Informationen vor ihrer Übermittlung gelesen, überprüft und korrigiert werden.

**Erneute Verwendung bereits angelegter Förmlichkeiten**

Anmelder, die neue Förmlichkeiten für einen Hafenaufenthalt anlegen, können verfügbare Inhalte von Förmlichkeiten für dasselbe Schiff, die sie dem betreffenden nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr bereits übermittelt haben, wiederverwenden.

**Entwürfe von Förmlichkeiten abspeichern**

Die Anmelder haben die Möglichkeit, Entwürfe von Förmlichkeiten vor der Übermittlung abzuspeichern.

**Übermittlung von Förmlichkeiten**

Die Anmelder haben die Möglichkeit, über das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr Förmlichkeiten einzureichen. Nach der Übermittlung der Informationen zeigt das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr die Ergebnisse der semantischen Überprüfungen an, die auf der Ebene des jeweiligen Mitgliedstaats durchgeführt wurden.

**Verwaltung der Förmlichkeiten**

Diese Funktion ermöglicht es den Anmeldern, bereits eingereichte oder im Entwurf angelegte Förmlichkeiten einzusehen und zu aktualisieren. Wenn sie dazu berechtigt sind, können sie einzelne Förmlichkeiten widerrufen oder für ungültig erklären.

Alle Förmlichkeiten, die über das Modul der harmonisierten Meldeschnittstelle eingereicht werden, sind auch in der grafischen Nutzerschnittstelle verfügbar. Auf der grafischen Nutzerschnittstelle werden Informationen (Datum und Uhrzeit der Übermittlung) zu den Förmlichkeiten angezeigt, und zwar einschließlich der Antworten der Behörden.

| |
|---|
| **Löschung eines Hafenaufenthalts**<br>Anmelder können einen bereits angelegten Hafenaufenthalt löschen und ihre für den Hafenaufenthalt bereits übermittelten Förmlichkeiten widerrufen oder für ungültig erklären. |
| **Konfiguration der persönlichen Einstellungen**<br>Die Anmelder haben die Möglichkeit, auf nationaler Ebene zusätzliche personenbezogene Daten festzulegen, die weder durch das EMSWe-Nutzerregister noch durch das Zugangsmanagementsystem verwaltet werden. |

Die Anmelder haben die Möglichkeit, die Sprachversion der grafischen Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr zu wechseln. Englisch wird immer unterstützt.

Die Mitgliedstaaten können in ihren grafischen Nutzerschnittstellen zusätzliche Funktionen bereitstellen.

**Inhalt der Arbeitsblattvorlagen**

Die Kommission erstellt die folgenden Arten von Arbeitsblattvorlagen und macht sie zugänglich:

— Mitteilung über die bevorstehende Ankunft,

— Mitteilung über die bevorstehende Abfahrt,

— Mitteilung über die bevorstehende Ankunft von Schiffen, die einer erweiterten Überprüfung unterliegen,

— Mitteilung in Bezug auf die Gefahrenabwehr,

— Mitteilung über Abfälle,

— Abfallabgabebescheinigung,

— Liste der Besatzungsmitglieder und ihrer Habe,

— Fahrgastliste,

— Schiffsvorräte,

— Allgemeine Frachtanmeldung,

— Gefährliche und umweltschädliche Güter,

— Seegesundheitserklärung,

— Route des Kreuzfahrtschiffs,

— Bunkerangaben.

Die Arbeitsblattvorlagen müssen mit den für die Datenelemente des EMSWe-Datensatzes festgelegten Bezeichnungen, Formaten und Geschäftsregeln kompatibel sein.

Die Arbeitsblattvorlagen werden in einem Paket gebündelt zur Verfügung gestellt und erhalten eine Versionsnummer, die auf dem Arbeitsblatt angegeben wird. Jede Version eines Pakets der Arbeitsblattvorlagen entspricht einer Version des EMSWe-Datensatzes.

Jede Datenzelle oder Gruppe von Datenzellen ist einem Element des EMSWe-Datensatzes zugeordnet und mit einem Code, einem Format und einer Bezeichnung (Label) in englischer Sprache versehen. Die Mitgliedstaaten können die Label der Arbeitsblattvorlagen aus dem Englischen in andere Sprachen übersetzen. Die Werte der Datenzellen, bei denen keine Eingaben zu machen sind, können nicht verändert werden.

Die Arbeitsblattvorlagen verfügen auch über eine elementare Datenkontrolle der Werte in den Datenzellen. Sie lassen auch das Kopieren und Einfügen von Inhalten aus den und in die Datenzellen zu.

Wenn ein Wert aus einer Codeliste in eine Datenzelle eingegeben werden muss, kann er gegebenenfalls aus einer Dropdown-Liste ausgewählt werden.

Wenn Datenelemente in mehreren Datensätzen anzugeben sind, wird in der ersten Spalte die laufende Nummer eines jeden Datensatzes eingetragen.

Auf jeder Arbeitsblattvorlage muss angegeben werden, um welche Art von Arbeitsblattvorlagen es sich handelt.

Die Arbeitsblattdatei wird mit dem Dateiformat Office Open XML („XLSX“-Erweiterung) verschlüsselt. Die Arbeitsblattdatei darf nur mit solchen Merkmalen ausgestattet sein, die von der offiziellen Spezifikation von Office Open XML unterstützt werden. Die Arbeitsblattdatei darf weder Skripte noch ausführbare Codes enthalten.

Mit der grafischen Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr können entweder sämtliche erforderlichen Arbeitsblätter oder jedes einzelne Arbeitsblatt in einer Arbeitsblattdatei übermittelt werden.

*ANHANG II*

**TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE VERÖFFENTLICHUNG DER ANKUNFTS- UND ABFAHRTSZEITEN**

1. **Anforderungen an die Schnittstelle**

Die Mitgliedstaaten machen die geschätzten und die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe auf einer Website öffentlich zugänglich, die von der Startseite der grafischen Nutzerschnittstelle ihres nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr aus aufgerufen werden kann, und zwar sowohl in einem lesbaren Format als auch in einem Format für den Austausch von Informationen zwischen den Systemen (Maschine-zu-Maschine-Kommunikation).

2. **Zu veröffentlichender Datensatz**

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe enthalten die folgenden Informationskategorien und den folgenden Mindestsatz von Datenelementen:

| Kategorie | Bereitzustellende Informationen |
|---|---|
| Angaben zum Schiff | IMO-Nummer des Schiffs |
| | Schiffsname |
| Angaben zur Fahrt | Anlaufhafen, codiert |
| | Datum und Uhrzeit der Ankunft — geschätzte Ortszeit |
| | Datum und Uhrzeit der Abfahrt — geschätzte Ortszeit |
| Angaben zur Ankunftsmeldung | Datum und Uhrzeit der Ankunft — tatsächliche Ortszeit |
| Angaben zur Abfahrtsmeldung | Datum und Uhrzeit der Abfahrt — tatsächliche Ortszeit |
| Status des Hafenaufenthalts | Status des Hafenaufenthalts (mit den Werten: erwartete Ankunft, angekommen, ausgelaufen, annulliert) |

Die Mitgliedstaaten können neben dem vorstehenden Mindestsatz an Datenelementen zusätzliche Informationen bereitstellen.

Liegen bestimmte Informationen noch nicht vor, kann das entsprechende Datenfeld leer gelassen werden.

Die Mitgliedstaaten legen den Zeitraum fest, in dem die Informationen über die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe öffentlich zugänglich sind.

Die Mitgliedstaaten können die veröffentlichten Ankunfts- und Abfahrtszeiten qualifizieren, indem sie Angaben zur Quelle, zur Aktualität und zum Zweck der verfügbaren Angaben über die geschätzten und tatsächlichen Zeiten bereitstellen.

Nach Artikel 5 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2019/1239 gelten die Bestimmungen über den zu veröffentlichenden Datensatz nicht für Schiffe mit sensibler Fracht.

3. **Vorgaben für die Interaktionen zwischen Nutzer und System**

Die Website mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe enthält die Datenelemente und bietet folgende Funktionen:

3.1. *Suchfunktion*

Es steht eine Suchmaschine zur Verfügung, mit der die angezeigten Ergebnisse anhand der folgenden Filter eingegrenzt werden können:

— Anlaufhafen — kann entweder aus einer vorgegebenen Liste ausgewählt oder in ein Eingabefeld eingetragen werden;

— Bereich Datum/Uhrzeit — es kann eine Auswahl aus einer Reihe von Datums- und Zeitangaben getroffen werden;

— Schiffsname — muss in ein Eingabefeld eingetragen werden;

— IMO-Nummer des Schiffs — muss in ein Eingabefeld eingetragen werden;

— Status des Hafenaufenthalts — muss aus einer Liste vorgegebener Werte ausgewählt werden.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, zusätzliche Filter in die Suchmaschine aufzunehmen.

3.2. *Spaltensortierung*

Bei den Ankunfts- und Abfahrtslisten gibt es für jedes unter Nummer 2 definierte Datenelement eine Funktion zur Spaltensortierung. Als Sortiermöglichkeiten stehen sowohl die alphabetische Sortierung als auch die Sortierung nach Datum und Uhrzeit in aufsteigender und absteigender Reihenfolge zur Verfügung. Die Listen werden standardmäßig in aufsteigender Reihenfolge nach Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit sortiert (geschätzte oder tatsächliche Uhrzeit, je nachdem, welche Zeitangabe die aktuelle ist).

4. **Maschine-zu-Maschine-Interaktionen**

Die Maschine-zu-Maschine-Interaktionen beruhen auf einer HTTP- RESTful-Web-API mit Nutzdaten im JSON-Format.

5. **Nicht-funktionelle Anforderungen**

5.1. *Webdesign*

Webseiten mit öffentlich zugänglichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten müssen in Layout und Erscheinungsbild so gestaltet sein, dass sie für unterschiedliche Bildschirmgrößen und Anzeigemöglichkeiten geeignet sind. Bei Verwendung eines nicht kompatiblen Browsers wird die Meldung „nicht unterstützt“ angezeigt.

5.2. *Sprachen*

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe werden in den Sprachen veröffentlicht, die von der grafischen Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr verwendet werden.

*ANHANG III*

**EINHEITLICHER AUFBAU DER SUPPORT-WEBSITE DER NATIONALEN ZENTRALEN MELDEPORTALE FÜR DEN SEEVERKEHR**

1. **Gemeinsame Funktionen der Website für den Online-Support**

Die Website für den Online-Support der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr enthält das folgende Paket an gemeinsamen Funktionen:

1.1. *Sprachauswahl*

Die Nutzer können die Sprache auf jeder Seite der Tree Map der Support-Website verändern. Mit Ausnahme der Verweise auf nationale und regionale Rechtsvorschriften über Meldepflichten und anderer Informationen aus externen Quellen hat der Nutzer bei allen Inhalten die Möglichkeit, eine Sprachauswahl zu treffen.

1.2. *Suchfunktion*

Die Support-Website verfügt über eine Suchfunktion, mit der sich alle zweckdienlichen Informationen, die auf dieser Website verfügbar sind, abrufen lassen.

2. **Informationsstruktur der Website für den Online-Support**

Auf der Support-Website des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr werden Informationen zur Nutzung dieses Portals bereitgestellt. Diese Informationen sind folgendermaßen strukturiert:

**Hauptseite der Support-Website:** Hier finden sich einleitende Informationen über das nationale zentrale Meldeportal für den Seeverkehr und ein Menü mit Verknüpfungen zu den folgenden Abschnitten:

**Anleitung zur Nutzung des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr:** Dieser Abschnitt enthält Anweisungen und Orientierungshilfen zu den verfügbaren Meldewegen für einen Hafenaufenthalt, einschließlich der folgenden Erläuterungen zur Nutzung des Portals:

— Nutzung der grafischen Nutzerschnittstelle, insbesondere ihre Nutzungsbedingungen (Informationen über die einzelnen Registrierungsschritte), Handbücher und Links zu anderen einschlägigen Informationsquellen und harmonisierten digitalen Arbeitsblättern sowie Informationen zu ihrer Verwendung;

— Nutzung des Moduls der harmonisierten Meldeschnittstelle, insbesondere seine Nutzungsbedingungen (Informationen über die einzelnen Registrierungsschritte), nicht-sensible Informationen über erforderliche Mitteilungen sowie mindestens Angaben dazu, wo weitere Informationen über die einzelnen Schritte für das Versenden von Mitteilungen zu erhalten sind;

— Nutzung anderer Meldewege — einschließlich Anleitungen und Informationen zu etwaigen anderen Meldewegen, zu den Häfen, in denen andere Meldewege zur Verfügung stehen, sowie Links zu maßgeblichen Informationen über solche anderen Meldewege, wie etwa Hafengemeinschaftssysteme.

**Häufig gestellte Fragen:** In diesem Abschnitt erhalten die Nutzer Informationen über Dienste und Geschäftsvorgänge sowie Unterstützung bei der Behebung bekannter Probleme. Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein:

— Die Fragen sind nach Themenbereichen gegliedert.

— Jede Frage wird einzeln beantwortet.

— Die Antworten enthalten gegebenenfalls auch Links zu anderen mit dem Thema verwandten Fragen, Ressourcen oder Dateien.

**Kontaktdaten der staatlichen Stellen:** Dieser Abschnitt enthält die Kontaktdaten der staatlichen Stellen, die für die den Hafenaufenthalt betreffenden Verfahren bzw. Gateways zuständig sind, nämlich

— die Bezeichnung der staatlichen Stelle und eine Kurzbeschreibung ihrer Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten;

— die Website.

**Kontaktdaten des Helpdesks des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr:** Dieser Abschnitt enthält die Kontaktdaten der nationalen Stelle für den Helpdesk-Support, an die sich jeder Nutzer wenden kann, wenn er Hilfe benötigt, und zwar in Form von E-Mail-Adressen, Telefonnummern oder eines Webformulars.

**Maßgebliche nationale Rechtsvorschriften:** Dieser Abschnitt enthält Angaben zu den einschlägigen Rechtsvorschriften, die auf nationaler Ebene oder vor Ort gelten, sowie zu weiteren Bestimmungen über die Meldepflichten bei Hafenaufenthalten in den Mitgliedstaaten.

3. **Erreichbarkeit**

Die Website für den Online-Support des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr ist für die allgemeine Öffentlichkeit unter einer eigenen Internetadresse frei zugänglich. Die Startseite der grafischen Nutzerschnittstelle des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr enthält einen Link zu dieser Internetadresse.

*ANHANG IV*

**EINHEITLICHES FORMAT DER INTERNETADRESSEN**

Die Internetadresse jedes nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr setzt sich zusammen aus einer länderspezifischen Domain der obersten Ebene („ccTLD“ für Country Code Top-Level Domain), einer national begrenzten Domain der zweiten Ebene {xyz} und einer harmonisierten Bezeichnung für die Domain der dritten Ebene („MNSW“ für maritime National Single Window, nationales zentrales Meldeportal für den Seeverkehr) und hat somit das folgende einheitliche Format:

*mnsw.{xyz}.{ccTLD}*

Die Nutzer können von *mnsw.{xyz}.{ccTLD}* an andere Internetadressen des nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr mit einem anderen Format als dasjenige, das in diesem Anhang definiert wird, weitergeleitet werden.

Nutzer, die über einen Webbrowser auf die Internetadresse *mnsw.{xyz}.{ccTLD}* zugreifen, werden auf die Startseite der grafischen Nutzerschnittstelle des jeweiligen nationalen zentralen Meldeportals für den Seeverkehr geleitet.

Jedes Modul der harmonisierten Meldeschnittstelle (Reporting Interface Module) der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr verwendet für seine Internetadresse das folgende Format:

rim.mnsw.{xyz}.{ccTLD}

Die in Anhang III genannte Website für den Online-Support und die in Anhang II genannte Website für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe haben folgendes Adressformat:

Website für den Online-Support: *MNSW.-xyz-.-ccTLD-/Info*

Website für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe: *mnsw.{xyz}.{ccTLD}/arrivals_departures*

*ANHANG V*

**TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN, NORMEN UND VERFAHREN FÜR DIE ERRICHTUNG DER SCHIFFSDATENBANK DES EUROPÄISCHEN UMFELDS ZENTRALER MELDEPORTALE FÜR DEN SEEVERKEHR**

## 1. Überblick über die EMSWe-Schiffsdatenbank

Die EMSWe-Schiffsdatenbank muss es ermöglichen, Folgendes zu erfassen, zu speichern, zu aktualisieren und bereitzustellen:

— Schiffskenndaten und Schiffsinformationen, bei denen es sich um unveränderliche oder im Laufe der Zeit nur begrenzt veränderliche Bestandteile des EMSWe-Datensatzes für ein Schiff handelt;

— Informationen über Meldepflichtbefreiungen, die die Mitgliedstaaten den Schiffen gewährt haben und die in das Informations- und Austauschsystem der Union für den Seeverkehr (SafeSeaNet) gemäß der Richtlinie 2002/59/EG eingegeben wurden.

Um ein ordnungsgemäßes Funktionieren und die Verfügbarkeit der Informationen sicherzustellen, muss die EMSWe-Schiffsdatenbank die Mindestanforderungen an die Systemleistung nach Nummer 4 und die Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit nach Nummer 5 erfüllen.

Die Kommission wird mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

— sicherstellen, dass die EMSWe-Schiffsdatenbank, ihre Schnittstellen, Dienste und die Nutzerverwaltung eingerichtet werden;

— sicherstellen, dass die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr eine Verbindung zur EMSWe-Schiffsdatenbank herstellen können;

— die Durchführung der Inbetriebnahmeprüfungen koordinieren;

— sicherstellen, dass die betriebsbezogene und technische Dokumentation der EMSWe-Schiffsdatenbank den nationalen Koordinatoren zur Verfügung gestellt und auf dem neuesten Stand gehalten wird.

## 2. Schnittstellen und Dienste der EMSWe-Schiffsdatenbank

Die EMSWe-Schiffsdatenbank hat eine Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation gemäß Nummer 2.1 und eine Web-Schnittstelle gemäß Nummer 2.2, um den Austausch der Schiffskenndaten, der Schiffsinformationen und der Meldepflichtbefreiungen zu ermöglichen.

Die Kommission gibt in Absprache mit den nationalen Koordinatoren einen Leitfaden für die Systemschnittstellen (System Interface Guide, SIG) heraus, in dem die Mitteilungen der Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, die Maßnahmen zur Inbetriebnahme und die Verfahren zur Herstellung der Verbindung zur EMSWe-Schiffsdatenbank, einschließlich der Regelungen für die Zugangsrechte der Nutzer und des Verfahrens zur Nutzerregistrierung, definiert werden.

### 2.1. *Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation*

(1) Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation steht den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr für den automatisierten Informationsaustausch unter Verwendung einer Reihe vordefinierter Mitteilungen zur Verfügung. Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation unterstützt den Benachrichtigungsdienst und den Meldedienst für Schiffsdaten gemäß den Nummern 2.1.1 und 2.1.2.

(2) Wie im Leitfaden für die Systemschnittstellen vorgesehen, richten die Mitgliedstaaten eine Verbindung für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation zwischen ihrem nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr und der EMSWe-Schiffsdatenbank ein und unterhalten diese Verbindung.

#### 2.1.1. Benachrichtigungsdienst

Über den Benachrichtigungsdienst leitet die EMSWe-Schiffsdatenbank die neuesten Informationen zu den Schiffskenndaten, den Schiffsinformationen und den Meldepflichtbefreiungen bei jeder Änderung (Erstellung, Aktualisierung oder Löschung) an die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr weiter, die sich zuvor für diesen Dienst angemeldet haben. Bei der Anmeldung für diesen Dienst wird dem betreffenden nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr eine vollständige Liste der Schiffskenndaten, der Schiffsinformationen und der Meldepflichtbefreiungen übermittelt.

2.1.2. Meldedienst für Schiffsdaten

Mithilfe des Meldedienstes für Schiffsdaten übermitteln die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr der EMSWe-Schiffsdatenbank die Schiffskenndaten und die Schiffsinformationen auf Grundlage der von den Anmeldern bei der Erfüllung der Meldeverpflichtungen gemachten Angaben.

Alternativ zum Meldedienst für Schiffsdaten können die Schiffskenndaten und die Schiffsinformationen auch über SafeSeaNet in die EMSWe-Schiffsdatenbank eingespeist werden, wenn SafeSeaNet den Austausch der entsprechenden Informationen unterstützt.

2.2. *Web-Schnittstelle*

Autorisierte Nutzer haben Zugang zur Web-Schnittstelle, um

— den Inhalt der EMSWe-Schiffsdatenbank abzufragen;

— Schiffsinformationen anhand von unterschiedlichen Kriterien in verschiedenen Formaten herunterzuladen.

Den nationalen Koordinatoren wird auf Anfrage Zugang zur Web-Schnittstelle der EMSWe-Schiffsdatenbank gewährt.

3. **Verfahren zur Aktualisierung der Informationen in der EMSWe-Schiffsdatenbank**

Die folgenden Verfahren sind einzuhalten:

***Schiffskenndaten und Schiffsinformationen***

Die EMSWe-Schiffsdatenbank prüft, ob die von den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr übermittelten Daten den Definitionen und Regeln des EMSWe-Datensatzes entsprechen sind. Nicht konforme Daten werden von der EMSWe-Schiffsdatenbank abgelehnt und dem jeweiligen nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr wird eine Fehlermeldung übermittelt.

Wenn ein Schiffsdatensatz von der EMSWe-Schiffsdatenbank akzeptiert wird, werden die entsprechenden Schiffskenndaten und Schiffsinformationen, die bereits vorhanden sind, in der EMSWe-Schiffsdatenbank aktualisiert. Wenn es noch keinen entsprechenden Schiffsdatensatz gibt, erstellt die EMSWe-Schiffsdatenbank einen neuen Schiffsdatensatz. Der Schiffsdatensatz verwendet als Kennung die IMO-Nummer des Schiffs oder alternativ die MMSI-Nummer und das Rufzeichen. Wird keine Kennung angegeben, ignoriert die EMSWe-Schiffsdatenbank die erhaltenen Informationen und übermittelt dem betreffenden nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr eine Fehlermeldung.

Die EMSWe-Schiffsdatenbank vergleicht die empfangenen Datenelemente (Schiffskenndaten und Schiffsinformationen) mit den vorhandenen Datenelementen des entsprechenden Schiffsdatensatzes. Die EMSWe-Schiffsdatenbank aktualisiert jedes Datenelement, wenn sich ein übermittelter Wert vom entsprechenden Wert in der EMSWe-Schiffsdatenbank unterscheidet. Wenn keine entsprechenden Werte übermittelt werden, bleiben die Datenelemente (Schiffskenndaten und Schiffsinformationen) in der EMSWe-Schiffsdatenbank unverändert.

Ein Schiffsdatensatz kann Informationen enthalten, die von verschiedenen Anmeldern stammen.

***Angaben zu Meldepflichtbefreiungen der Schiffe***

Die EMSWe-Schiffsdatenbank ruft alle Aktualisierungen der Informationen, die die Mitgliedstaaten über Meldepflichtbefreiungen der Schiffe mitgeteilt haben, aus SafeSeaNet ab.

4. **Mindestanforderungen an die Systemleistung**

| |
|---|
| **Zeitrahmen für die Datenverfügbarkeit:** Die EMSWe-Schiffsdatenbank wird durch Datenkommunikationsverbindungen und -netze unterstützt, die es ermöglichen, Informationen innerhalb einer Minute zwischen den beiden Systemen zu übertragen. |
| **Zeitrahmen für die Datenspeicherung:** Die Liste der Schiffskenndaten, der Schiffsinformationen und der Meldepflichtbefreiungen wird in der EMSWe-Schiffsdatenbank ohne zeitliche Begrenzung zur Verfügung gestellt. |
| **Anforderungen an die Systemverfügbarkeit:** Die EMSWe-Schiffsdatenbank muss in einem Zeitraum von einem Jahr mindestens zu 99 % betriebsbereit sein, wobei die maximal zulässige Unterbrechungsdauer zwölf Stunden beträgt. |

| |
|---|
| Die Daten der EMSWe-Schiffsdatenbank müssen nach einer Ausfallzeit möglichst vollständig wiederhergestellt werden können.<br>Die Mitgliedstaaten werden bei einem Ausfall oder einer planmäßigen Unterbrechung unterrichtet. |

5. **Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit**

| |
|---|
| **Identifizierung:** Ein zuverlässiger Identifizierungsmechanismus wird implementiert, damit die Nutzer der EMSWe-Schiffsdatenbank anhand einer eindeutigen Nutzer-ID zweifelsfrei erkannt werden können. |
| **Authentifizierung:** Durch die Implementierung von 2-Wege-SSL stützt sich der Authentifizierungsprozess der Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation in der EMSWe-Schiffsdatenbank auf anerkannte Authentifizierungsmethoden. Bei der Web-Nutzerschnittstelle identifizieren sich die Nutzer mit einer Reihe von Berechtigungsnachweisen. |
| **Autorisierung:** Die Nutzer müssen durch Maßnahmen der Zugangskontrolle die Berechtigung zum Zugriff auf die Schnittstellen der EMSWe-Schiffsdatenbank erlangen. Jeder Zugriff auf die Datenbank wird protokolliert. Die Autorisierungen werden regelmäßig überprüft. |
| **Rückverfolgbarkeit und Sicherung der Zurechenbarkeit:** In der EMSWe-Schiffsdatenbank wird sichergestellt, dass die Nutzer ihre Handlungen, die sie über die Schnittstellen dieser Datenbank vornehmen, nicht leugnen können. Zu diesem Zweck protokolliert die EMSWe-Schiffsdatenbank alle Zugriffe, Vorgänge und Änderungen bezüglich ihrer Daten. Die Nutzeridentifikation, der Zeitstempel und die durchgeführte Aktion werden bei jedem Vorgang aufgezeichnet. |
| **Integrität:** In der EMSWe-Schiffsdatenbank werden Systemintegritätsprüfungen durchgeführt, um zu verhindern, dass schädliche Vorgänge die Funktionen des Systems beeinträchtigen können. |

*ANHANG VI*

**TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN, NORMEN UND VERFAHREN FÜR DIE ERRICHTUNG DER GEMEINSAMEN STANDORTDATENBANK**

## 1. Überblick über die gemeinsame Standortdatenbank

Die gemeinsame Standortdatenbank ermöglicht die Erfassung, Speicherung, Aktualisierung und Bereitstellung der folgenden Codetypen für Standorte und Hafenanlagen:

a) des UN-Codes für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UN/LOCODE) ([1]);

b) der im Globalen integrierten Schifffahrtsinformationssystem (GISIS) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) eingetragenen Codes von Hafenanlagen;

c) der spezifischen Codes von SafeSeaNet.

Um ein ordnungsgemäßes Funktionieren und die Verfügbarkeit der Informationen sicherzustellen, muss die gemeinsame Standortdatenbank die Mindestanforderungen an die Systemleistung nach Nummer 4 und die Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit nach Nummer 5 erfüllen.

Die Kommission wird mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

— sicherstellen, dass die gemeinsame Standortdatenbank, ihre Schnittstellen, Dienste und die Nutzerverwaltung eingerichtet werden;

— sicherstellen, dass die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr eine Verbindung zur gemeinsamen Standortdatenbank herstellen können;

— die Durchführung der Inbetriebnahmeprüfungen koordinieren;

— sicherstellen, dass die betriebsbezogene und technische Dokumentation der gemeinsamen Standortdatenbank den nationalen Koordinatoren zur Verfügung gestellt und auf dem neuesten Stand gehalten wird.

## 2. Schnittstellen und Dienste der gemeinsamen Standortdatenbank

Die gemeinsame Standortdatenbank stellt über eine Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation nach Nummer 2.1 und über eine Webschnittstelle nach Nummer 2.2 Codes für Standorte und Hafenanlagen bereit.

Die Kommission gibt in Absprache mit den nationalen Koordinatoren einen Leitfaden für die Systemschnittstellen (System Interface Guide, SIG) heraus, in dem die Mitteilungen der Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, die Maßnahmen zur Inbetriebnahme und die Verfahren zur Herstellung der Verbindung zur gemeinsamen Standortdatenbank, einschließlich der Regelungen für die Zugangsrechte der Nutzer und des Verfahrens zur Nutzerregistrierung, definiert werden.

### 2.1. *Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation*

Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation steht den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr zur automatisierten Bereitstellung von Informationen unter Verwendung einer Reihe vordefinierter Mitteilungen zur Verfügung. Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation unterstützt den Benachrichtigungsdienst gemäß Nummer 2.1.1.

#### 2.1.1. Benachrichtigungsdienst

Über den Benachrichtigungsdienst leitet die gemeinsame Standortdatenbank die neuesten Informationen über Standorte oder Hafenanlagen bei jeder Änderung (Erstellung, Aktualisierung oder Löschung) an die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr weiter, die sich zuvor für diesen Dienst angemeldet haben. Die vollständige Liste der Ortscodes und der Codes für die Hafenanlagen wird den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr bei der Anmeldung zu diesem Dienst übermittelt.

Web-Schnittstelle

Die Web-Schnittstelle ist autorisierten Nutzern zugänglich für

— die Abfrage des Inhalts der gemeinsamen Standortdatenbank;

— das Herunterladen der Liste der Ortscodes und der Codes für die Hafenanlagen anhand von unterschiedlichen Kriterien in verschiedenen Formaten.

Den nationalen Koordinatoren wird auf Anfrage Zugang zur Web-Schnittstelle der gemeinsamen Standortdatenbank gewährt.

([1]) Https://unece.org/trade/cefact/unlocode-code-list-country-and-territory

3. **Verfahren zur Aktualisierung der Informationen in der gemeinsamen Standortdatenbank**

Die gemeinsame Standortdatenbank wird im Wege der Synchronisierung mit den neuesten Listen der Ortscodes und der Codes für die Hafenanlagen aktualisiert, wobei die folgenden Verfahren für die einzelnen Codetypen einzuhalten sind:

UN-Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UN/LOCODE): die Synchronisierung der gemeinsamen Standortdatenbank mit dem UN/LOCODE erfolgt mindestens zweimal jährlich. Die aktualisierte Liste der Ortscodes wird den Mitgliedstaaten Vorab zu Konsultationszwecken übermittelt.

Die im Globalen integrierten Schifffahrtsinformationssystem (Global Integrated Shipping Information System, GISIS) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) eingetragenen Codes von Hafenanlagen: es wird eine automatische Verbindung zwischen der gemeinsamen Standortdatenbank und dem GISIS der IMO im Einklang mit den Leitlinien für die elektronische Übertragung von Informationen zum und vom GISIS-Modul für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr eingerichtet. Die gemeinsame Standortdatenbank fordert zweimal täglich eine Liste der Änderungen im GISIS-Modul für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr der IMO an und gibt sie danach wieder.

Spezifische Codes von SafeSeaNet: Aktualisierungen der spezifischen Codes von SafeSeaNet sind unmittelbar im Anschluss an jede Aktualisierung der zentralen SafeSeaNet-Standortdatenbank in der gemeinsamen Standortdatenbank verfügbar.

4. **Mindestanforderungen an die Systemleistung**

| |
|---|
| **Zeitrahmen für die Datenverfügbarkeit:** Die gemeinsame Standortdatenbank wird durch Datenkommunikationsverbindungen und -netze unterstützt, die es ermöglichen, Informationen innerhalb einer Minute zwischen den beiden Systemen zu übertragen. |
| **Zeitrahmen für die Datenspeicherung:** Die aktiven Codes für Standorte und Hafenanlagen sind ohne zeitliche Begrenzung in der gemeinsamen Standortdatenbank verfügbar. Deaktivierte Codes für Standorte und Hafenanlagen werden mindestens fünf Jahre lang in der gemeinsamen Standortdatenbank archiviert. |
| **Anforderungen an die Systemverfügbarkeit:** Die gemeinsame Standortdatenbank muss in einem Zeitraum von einem Jahr mindestens zu 99 % betriebsbereit sein, wobei die maximal zulässige Unterbrechungsdauer zwölf Stunden beträgt.<br>Die Daten der gemeinsamen Standortdatenbank müssen nach einer Ausfallzeit möglichst vollständig wiederhergestellt werden können.<br>Die Mitgliedstaaten werden bei einem Ausfall oder einer planmäßigen Unterbrechung unterrichtet. |

5. **Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit**

| |
|---|
| **Identifizierung:** Ein zuverlässiger Identifizierungsmechanismus wird implementiert, damit die Nutzer der gemeinsamen Standortdatenbank anhand einer eindeutigen Nutzer-ID zweifelsfrei erkannt werden können. |
| **Authentifizierung:** Durch die Implementierung von 2-Wege-SSL stützt sich der Authentifizierungsprozess der Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation in der gemeinsamen Standortdatenbank auf anerkannte Authentifizierungsmethoden. Bei der Web-Nutzerschnittstelle identifizieren sich die Nutzer mit einer Reihe von Berechtigungsnachweisen. |
| **Autorisierung:** Die Nutzer müssen durch Maßnahmen der Zugangskontrolle die Berechtigung zum Zugriff auf die Schnittstellen der gemeinsamen Standortdatenbank erlangen. Jeder Zugriff wird protokolliert. Die Autorisierungen werden regelmäßig überprüft. |
| **Rückverfolgbarkeit und Sicherung der Zurechenbarkeit:** In der gemeinsamen Standortdatenbank wird sichergestellt, dass die Nutzer ihre Handlungen, die sie über die Schnittstellen dieser Datenbank vornehmen, nicht leugnen können. Zu diesem Zweck protokolliert die gemeinsame Standortdatenbank alle Zugriffe, Vorgänge und Änderungen bezüglich ihrer Daten. Die Nutzeridentifikation, der Zeitstempel und die durchgeführte Aktion werden bei jedem Vorgang aufgezeichnet. |
| **Integrität:** In der gemeinsamen Standortdatenbank werden Systemintegritätsprüfungen durchgeführt, um zu verhindern, dass schädliche Vorgänge die Funktionen des Systems beeinträchtigen können. |

*ANHANG VII*

**TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN, NORMEN UND VERFAHREN FÜR DIE ERRICHTUNG DER GEMEINSAMEN GEFAHRGUT-DATENBANK**

## 1. Überblick über die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank

Die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank ermöglicht die Sammlung, Speicherung, Aktualisierung und Bereitstellung von Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter, die sich aus den folgenden Übereinkommen und Vereinbarungen ergeben (einschließlich freiwilliger Vereinbarungen, falls solche geschlossen wurden):

— Rechtsakte über den internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (International Code of Maritime Dangerous Goods: IMDG-Code);

— Rechtsakte über den internationalen Code für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen (International Code of Maritime Solid Bulk Cargoes: IMSBC-Code);

— Rechtsakte über den internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern (International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk: IGC-Code);

— Rechtsakte über den internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk: IBC-Code);

— Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) (Anlage 1);

— Dreiparteien-Übereinkommen (MEPC.2/Circular).

Um ein ordnungsgemäßes Funktionieren und die Verfügbarkeit der Informationen sicherzustellen, muss die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank die Mindestanforderungen an die Systemleistung gemäß Nummer 4 und die Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit gemäß Nummer 5 erfüllen.

Die Kommission wird mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

— sicherstellen, dass die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank, ihre Schnittstellen, Dienste und die Nutzerverwaltung eingerichtet werden;

— sicherstellen, dass die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr eine Verbindung zur gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank herstellen können;

— die Durchführung der Inbetriebnahmeprüfungen koordinieren;

— sicherstellen, dass die betriebsbezogene und technische Dokumentation der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank den nationalen Koordinatoren zur Verfügung gestellt und auf dem neuesten Stand gehalten wird.

## 2. Schnittstellen der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank

Die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank stellt über eine Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation und über eine Webschnittstelle nach Nummer 2.1. bzw. 2.2 Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter bereit.

Die Kommission gibt in Absprache mit den nationalen Koordinatoren einen Leitfaden für die Systemschnittstellen (System Interface Guide, SIG) heraus, in dem die Mitteilungen der Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, die Maßnahmen zur Inbetriebnahme und die Verfahren zur Herstellung der Verbindung zur gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank, einschließlich der Regelungen für die Zugangsrechte der Nutzer und des Verfahrens zur Nutzerregistrierung, definiert werden.

### 2.1. *Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation*

Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation steht den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr für den automatisierten Informationsaustausch unter Verwendung einer Reihe vordefinierter Mitteilungen zur Verfügung. Die Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation muss den Benachrichtigungsdienst gemäß Nummer 2.1.1 unterstützen.

#### 2.1.1. Benachrichtigungsdienst

Über den Benachrichtigungsdienst leitet die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank die neuesten Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter bei jeder Änderung (Erstellung, Aktualisierung oder Löschung) an die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr weiter, die sich zuvor für diesen Dienst angemeldet haben. Die vollständige Liste der Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter wird den nationalen zentralen Meldeportalen für den Seeverkehr bei der Anmeldung zu diesem Dienst übermittelt.

2.2. *Web-Schnittstelle*

Autorisierte Nutzer haben Zugang zur Web-Schnittstelle, um

— die Liste der gefährlichen und umweltschädlichen Güter einzusehen;

— Informationen über die Gefahren und Risiken, die mit gefährlichen und umweltschädlichen Gütern einhergehen, aus der MAR-CIS-Datenbank abzufragen;

— die Liste gefährlicher und umweltschädlicher Güter anhand unterschiedlicher Kriterien in verschiedenen Formaten herunterzuladen.

Den nationalen Koordinatoren wird auf Anfrage Zugang zur Web-Schnittstelle der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank gewährt.

3. **Verfahren zur Aktualisierung der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank**

Die Aktualisierung der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank erfolgt durch Synchronisierung mit

— der aktuellsten Version der IMO-Codes und der neuesten Fassung der IMO-Übereinkommen (IMDG, IMSBC, IGC, IBC, Anlage 1 zum MARPOL-Übereinkommen), die in RuleCheck ([1]) verfügbar sind;

— der neuesten veröffentlichten Liste der Dreiparteien-Übereinkommen (MEPC.2/Circular) mit Ausnahme von vorläufigen Dreiparteien-Übereinkommen.

4. **Mindestanforderungen an die Systemleistung**

| |
|---|
| **Zeitrahmen für die Datenverfügbarkeit:** Die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank wird durch Datenkommunikationsverbindungen und -netze unterstützt, die es ermöglichen, Informationen innerhalb einer Minute zwischen den beiden Systemen zu übertragen. |
| **Zeitrahmen für die Datenspeicherung:** Die Informationen über gefährliche und umweltschädliche Güter sind ohne zeitliche Begrenzung in der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank verfügbar. |
| **Anforderungen an die Systemverfügbarkeit:** Die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank muss in einem Zeitraum von einem Jahr mindestens zu 99 % betriebsbereit sein, wobei die maximal zulässige Unterbrechungsdauer zwölf Stunden beträgt.<br>Die Daten der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank müssen nach einer Ausfallzeit möglichst vollständig wiederhergestellt werden können.<br>Die Mitgliedstaaten werden bei einem Ausfall oder einer planmäßigen Unterbrechung unterrichtet. |

5. **Mindestmaßnahmen zur Gewährleistung der Systemsicherheit**

| |
|---|
| **Identifizierung:** Ein zuverlässiger Identifizierungsmechanismus wird implementiert, damit die Nutzer der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank anhand einer eindeutigen Nutzer-ID zweifelsfrei erkannt werden können. |
| **Authentifizierung:** Durch die Implementierung von 2-Wege-SSL stützt sich der Authentifizierungsprozess der Schnittstelle für die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation in der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank auf anerkannte Authentifizierungsmethoden. Bei der Web-Nutzerschnittstelle identifizieren sich die Nutzer mit einer Reihe von Berechtigungsnachweisen. |
| **Autorisierung:** Die Nutzer müssen durch Maßnahmen der Zugangskontrolle die Berechtigung zum Zugriff auf die Schnittstellen der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank erlangen. Jeder Zugriff wird protokolliert. Die Autorisierungen werden regelmäßig überprüft. |
| **Rückverfolgbarkeit und Sicherung der Zurechenbarkeit:** In der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank wird sichergestellt, dass die Nutzer ihre Handlungen, die sie über die Schnittstellen dieser Datenbank vornehmen, nicht leugnen können. Zu diesem Zweck protokolliert die gemeinsame Gefahrgut-Datenbank alle Zugriffe, Vorgänge und Änderungen bezüglich ihrer Daten. Die Nutzeridentifikation, der Zeitstempel und die durchgeführte Aktion werden bei jedem Vorgang aufgezeichnet. |
| **Integrität:** In der gemeinsamen Gefahrgut-Datenbank werden Systemintegritätsprüfungen durchgeführt, um zu verhindern, dass schädliche Vorgänge die Funktionen des Systems beeinträchtigen können. |

([1]) http://www.emsa.europa.eu/rulecheck.html

*ANHANG VIII*

**INFORMATIONEN DER SUMMARISCHEN EINGANGSANMELDUNG, DIE DEM NATIONALEN ZENTRALEN MELDEPORTAL FÜR DEN SEEVERKEHR ZU ÜBERMITTELN SIND**

Dieser Anhang betrifft nur die Informationen der summarischen Eingangsanmeldungen gemäß den Spalten F10, F11, F12 und F13 des Anhangs B der Verordnung (EU) 2015/2446 auf der Ebene der Kopfdaten der Anmeldung und der Sammelsendung, einschließlich Informationen zu den Positionen der Sammelsendung, die vom Seebeförderer oder seinem Vertreter übermittelt werden. Die Angaben, die in der summarischen Eingangsanmeldung auf Einzelsendungsebene gemacht oder von anderen Parteien übermittelt werden, werden für die Anwendung von Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1239 nicht berücksichtigt.

Um sicherzustellen, dass der Anmelder die Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2019/1239 für jeden Hafenaufenthalt nur einmal übermitteln muss, werden die in diesem Anhang aufgeführten Angaben der summarischen Eingangsanmeldung, die vom Seefrachtführer oder seinem Vertreter übermittelt wurden, dem nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr nur dann zur Verfügung gestellt, wenn sie für andere Meldepflichten im Zusammenhang mit demselben Hafenaufenthalt wiederverwendet werden können. Die Weitergabe dieser Informationen an die zuständigen Stellen erfolgt unter Einhaltung der Zollvorschriften der Union und unter Wahrung der Vertraulichkeit der übermittelten sensiblen Informationen geschäftlicher oder sonstiger Art.

| UZK DE Nr. | Datenelement/Bezeichnung der Datenklasse Datensubelement/Bezeichnung der der Datenunterklasse | EMSWe-Datensatz Nr. |
|---|---|---|
| 11 03 000 000 | Warenpositionsnummer | DE-048-01 |
| 12 02 008 000 | Zusätzliche Angaben, Code | DE-048-12 |
| 12 02 009 000 | Zusätzliche Angaben, Text | DE-048-13 |
| 12 03 001 000 | Nachweis, Referenznummer | DE-048-14 |
| 12 03 002 000 | Nachweis, Art | DE-048-15 |
| 12 05 001 000 | Beförderungspapier, Referenznummer | DE-056-02 |
| 12 05 002 000 | Beförderungspapier, Art | DE-056-03 |
| 12 08 000 000 | Referenznummer/UCR | DE-047-14 |
| 13 02 016 000 | Versender, Name | DE-058-01 |
| 13 02 017 000 | Versender, Kennnummer | DE-058-02 |
| 13 02 028 000 | Versender, Art der Person | DE-058-03 |
| 13 02 018 023 | Versender, Anschrift, Straße | DE-058-05 |
| 13 02 018 024 | Versender, Anschrift, Zusatzzeile für Straße | DE-058-06 |
| 13 02 018 025 | Versender, Anschrift, Nummer | DE-058-07 |
| 13 02 018 026 | Versender, Anschrift, Postfach | DE-058-08 |
| 13 02 018 027 | Versender, Anschrift, Unterabteilung | DE-058-11 |
| 13 02 018 020 | Versender, Anschrift, Land | DE-058-12 |
| 13 02 018 021 | Versender, Anschrift, Postleitzahl | DE-058-09 |
| 13 02 018 022 | Versender, Anschrift, Stadt | DE-058-10 |
| 13 02 029 015 | Versender, Kommunikation, Kennung | DE-058-13 |
| 13 02 029 002 | Versender, Kommunikation, Art | DE-058-14 |
| 13 03 016 000 | Empfänger, Name | DE-059-01 |
| 13 03 017 000 | Empfänger, Kennnummer | DE-059-02 |
| 13 03 028 000 | Empfänger, Art der Person | DE-059-03 |

| | | |
|---|---|---|
| 13 03 018 023 | Empfänger, Anschrift, Straße | DE-059-05 |
| 13 03 018 024 | Empfänger, Anschrift, Zusatzzeile für Straße | DE-059-06 |
| 13 03 018 025 | Empfänger, Anschrift, Nummer | DE-059-07 |
| 13 03 018 026 | Empfänger, Anschrift, Postfach | DE-059-08 |
| 13 03 018 027 | Empfänger, Anschrift, Unterabteilung | DE-059-11 |
| 13 03 018 020 | Empfänger, Anschrift, Land | DE-059-12 |
| 13 03 018 021 | Empfänger, Anschrift, Postleitzahl | DE-059-09 |
| 13 03 018 022 | Empfänger, Anschrift, Stadt | DE-059-10 |
| 13 03 029 015 | Empfänger, Kommunikation, Kennung | DE-059-13 |
| 13 03 029 002 | Empfänger, Kommunikation, Art | DE-059-14 |
| 13 13 016 000 | Zu benachrichtigende Partei, Name | DE-062-01 |
| 13 13 017 000 | Zu benachrichtigende Partei, Kennnummer | DE-062-02 |
| 13 13 028 000 | Zu benachrichtigende Partei, Art der Person | DE-062-03 |
| 13 13 018 023 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Straße | DE-062-04 |
| 13 13 018 024 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Zusatzzeile für Straße | DE-062-05 |
| 13 13 018 025 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Nummer | DE-062-06 |
| 13 13 018 026 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Postfach | DE-062-07 |
| 13 13 018 027 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Unterabteilung | DE-062-10 |
| 13 13 018 020 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Land | DE-062-11 |
| 13 13 018 021 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Postleitzahl | DE-062-08 |
| 13 13 018 022 | Zu benachrichtigende Partei, Anschrift, Stadt | DE-062-09 |
| 13 13 029 015 | Zu benachrichtigende Partei, Kommunikation, Kennung | DE-062-12 |
| 13 13 029 002 | Zu benachrichtigende Partei, Kommunikation, Art | DE-062-13 |
| 13 14 031 000 | Zusätzlicher Wirtschaftsbeteiligter in der Lieferkette, Funktion | DE-057-01 |
| 13 14 017 000 | Zusätzlicher Wirtschaftsbeteiligter in der Lieferkette, Kennnummer | DE-057-02 |
| 15 03 000 000 | Datum und Uhrzeit der voraussichtlichen Ankunft ([1]) | DE-022-03 |
| 16 05 020 000 | Ort der Lieferung, Land | DE-047-08 |
| 16 05 037 000 | Ort der Lieferung, Ort | DE-047-09 |
| 16 13 036 000 | Ladeort, UN/LOCODE | DE-047-01 |
| 16 13 020 000 | Ladeort, Land | DE-047-02 |
| 16 13 037 000 | Ladeort, Ort | DE-047-03 |
| 16 14 036 000 | Entladeort, UN/LOCODE | DE-047-04 |
| 16 14 020 000 | Entladeort, Land | DE-047-05 |
| 16 14 037 000 | Entladeort, Ort | DE-047-06 |
| 16 16 037 000 | Ort der Annahme, Ort | DE-047-11 |

| | | |
|---|---|---|
| 18 03 000 000 | Rohmasse insgesamt | DE-047-16 |
| 18 04 000 000 | Rohmasse | DE-048-03 |
| 18 05 000 000 | Warenbezeichnung | DE-048-04 |
| 18 06 003 000 | Verpackung, Art der Packstücke | DE-048-10 |
| 18 06 004 000 | Verpackung, Anzahl der Packstücke | DE-048-09 |
| 18 06 054 000 | Verpackung, Versandzeichen | DE-048-08 |
| 18 07 055 000 | Gefahrgut, UN-Nummer | DE-049-03 |
| 18 08 000 000 | CUS-Nummer | DE-048-07 |
| 18 09 056 000 | Warennummer, Code der Unterposition des Harmonisierten Systems | DE-048-05 |
| 18 09 057 000 | Warennummer, Code der Kombinierten Nomenklatur | DE-048-06 |
| 19 01 000 000 | Container-Kennnummer | DE-047-15 |
| 19 03 000 000 | Verkehrszweig an der Grenze | DE-014-03 |
| 19 07 063 000 | Beförderungsmittel, Containernummer | DE-051-01 |
| 19 07 064 000 | Beförderungsmittel, Containergröße und Containertypen | DE-051-13 |
| 19 07 065 000 | Beförderungsmittel, Füllmenge des Containers | DE-051-03 |
| 19 08 017 000 | Aktive Grenzverkehrsmittel, Kennnummer | DE-005-03 |
| 19 08 067 000 | Aktive Grenzverkehrsmittel, Art des Beförderungsmittels | DE-005-16 |
| 19 09 017 000 | Grenzüberschreitendes passives Beförderungsmittel, Kennnummer | DE-065-04 |
| 19 09 067 000 | Grenzüberschreitendes passives Beförderungsmittel, Art des Beförderungsmittels | DE-048-11 |
| 19 10 068 000 | Siegel, Anzahl der Verschlüsse | DE-051-04 |
| 19 10 015 000 | Siegel, Kennung | DE-051-05 |

([1]) Diese Angaben können nur für die Ankunftsmeldung (Artikel 133 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013) wiederverwendet werden.