Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/811

28.4.2025

DELEGIERTE RICHTLINIE (EU) 2025/811 DER KOMMISSION

vom 19. Februar 2025

zur Änderung von Anhang I der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der an Schiffsmeldesysteme zu übermittelnden Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ([1]), insbesondere Artikel 27 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Geopolitische Konflikte mit Auswirkungen auf den Seeverkehr haben in letzter Zeit zu Entwicklungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich Öl, geführt, die Anlass zu großer Besorgnis geben. Insbesondere die sogenannte Schattenflotte im Sinne der Resolution A.1192(33) der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), die häufig aus unternormigen Schiffen besteht, birgt erhebliche Risiken für die Seeverkehrssicherheit und die Meeresökosysteme.

(2) Schätzungen zufolge ist die Schattenflotte in den letzten Jahren um 70 % gewachsen und umfasst rund 600 Schiffe. Die intransparente Tätigkeit der Schattenflotte führt zu Schwierigkeiten, insbesondere bei der Feststellung des Status von Bescheinigungen, auch Versicherungsbescheinigungen, und deren Überprüfung. Die vermehrte Beförderung von Öl auf solchen nicht betriebssicheren und nicht versicherten Schiffen untergräbt die Sicherheits- und Umweltnormen im Rahmen der von der IMO entwickelten Instrumente.

(3) Die Tatsache, dass die verstärkte Tätigkeit der Schattenflotte nicht nur zu einem erhöhten Risiko von Unfällen und Vorkommnissen auf See führt, sondern auch die europäischen Küsten der Mitgliedstaaten einer erhöhten Gefährdung durch Umweltschäden aussetzt, stellt eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und für die Umwelt dar.

(4) Die rechtlichen Möglichkeiten, im Falle eines Vorfalls die Haftpflicht festzustellen oder eine Entschädigung zu erlangen, können aufgrund der Unklarheit in Bezug auf das Eigentum an den Schiffen und deren Versicherung beschränkt sein, was bedeutet, dass die Beseitigung von Schäden infolge eines Auslaufens von Öl zulasten der betroffenen Mitgliedstaaten und der Union gehen würde.

(5) Die Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen enthält Bestimmungen, wonach — unbeschadet der Anforderungen des Völkerrechts — für alle einen Hafen eines EU-Mitgliedstaats anlaufenden oder in den Küstengewässern eines EU-Mitgliedstaats befindlichen Schiffe unabhängig von der von ihnen geführten Flagge der Nachweis einer Seeversicherung zu erbringen ist. Dies gilt jedoch nicht für Schiffe im Transitverkehr.

(6) Artikel 5 der Richtlinie 2002/59/EG schreibt vor, dass alle Schiffe, die in das Gebiet eines verbindlichen Schiffsmeldesystems eines EU-Mitgliedstaats einfahren, dieses System bei der Meldung der erforderlichen Informationen befolgen müssen. Darüber hinaus sind nach Artikel 16 Schiffe, die keine Versicherungsbescheinigungen oder Sicherheitsleistungen gemäß internationalen oder EU-Vorschriften gemeldet haben oder keine besitzen, als ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt oder eine Bedrohung für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt zu betrachten.

(7) Mit den bestehenden Anforderungen sind Fälle von Schiffen unabhängig von der von ihnen geführten Flagge, die die Küsten der Mitgliedstaaten im Transitverkehr entlangfahren, ohne einen ihrer Häfen anzulaufen, nicht angemessen abgedeckt; dieses Problem muss angegangen werden.

([1]) ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
([2]) Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj).

(8) Die jüngsten internationalen Entwicklungen machen deutlich, dass robuste Maßnahmen erforderlich sind, um den Risiken zu begegnen, die von nicht betriebssicheren und nicht versicherten Schiffen ausgehen. Die Entschließung A.1192(33) der IMO-Versammlung (Dezember 2023) fordert Maßnahmen zur Vereitelung der illegalen Tätigkeit der Schattenflotte im Seeverkehr. Mit den überarbeiteten Leitlinien des IMO-Rechtsausschusses (LEG.1/Circ.16, Juni 2024) wurden die Normen für die Anerkennung von Haftpflichtversicherungsbescheinigungen und die Validierung von Anbietern von Sicherheitsleistungen, einschließlich der Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit (Protection & Indemnity (P&I) Clubs) aktualisiert, während mit den Entschließungen der Versammlung über den Fonds von 1992 und den Zusatzfonds (Entschließungen Nr. 14 bzw. Nr. 6, November 2024) die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung gestärkt wurde, die im Rahmen des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung von 1992, des Übereinkommens über die Errichtung des Fonds von 1992 und des Zusatzfondsprotokolls eingeführt wurde. Um für eine Angleichung an diese internationalen Normen zu sorgen und neu auftretenden Risiken wirksam begegnen können, muss die Richtlinie 2002/59/EG unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen aktualisiert werden.

(9) Um die Sicherheit des Seeverkehrs und die Vorsorge gegen Verschmutzungen zu stärken und damit die Küstenstaaten den Seeverkehr, insbesondere Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Ladungen wie Öl befördern, wirksam überwachen können, hat die IMO mehrere verbindliche Schiffsmeldesysteme eingeführt. Diese Systeme sind so konzipiert, dass sie den Austausch wichtiger Informationen über die Bewegungen und die Ladung der Schiffe erleichtern und sicherstellen, dass die zuständigen Behörden unverzüglich informiert werden. In der Union werden diese Informationen über nationale Meldesysteme übermittelt, die mit dem System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) verbunden sind. In Anhang I Nummer 4 der Richtlinie 2002/59/EG ist festgelegt, welche Art von Informationen Schiffe den Behörden über die einschlägigen Meldesysteme übermitteln müssen. Zur Anpassung an die sich wandelnden Betriebs- und Sicherheitsanforderungen muss der genannte Anhang geändert werden, um darin neue Informationen, insbesondere über Versicherungsbescheinigungen, aufzunehmen, die als wesentlich betrachtet werden, um Seeverkehrssicherheit, Umweltschutz und eine wirksame Notfallreaktion zu gewährleisten.

(10) Die Richtlinie 2002/59/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I Nummer 4 Buchstabe X der Richtlinie 2002/59/EG erhält folgende Fassung:

„X. Verschiedenes:

— Merkmale und geschätzte Menge des Bunkertreibstoffs für Schiffe mit über 1 000 BRZ,

— Navigationsstatus,

— eine bzw. mehrere von dem betreffenden Anbieter ausgestellte und an Bord des Schiffes mitgeführte Versicherungsbescheinigungen, mit denen der Nachweis einer Versicherung für Seeforderungen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/20/EG erbracht wird, sowie Haftpflichtbescheinigungen, die ausgestellt wurden gemäß

  — dem Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung von 1992) in der geänderten Fassung,

  — dem Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkeröl-verschmutzung von 2001 (Bunkeröl-Übereinkommen von 2001) und

  — dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks von 2007 (Nairobi-Übereinkommen von 2007).“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen innerhalb von sechs Monaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem Tag nach dem Tag ihres Erlasses an.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 19. Februar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN