

# **Referentenentwurf**

## **des Bundesministeriums für Verkehr**

### **Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1239 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr**

#### **A. Problem und Ziel**

Der in der Verordnung (EU) 2019/1239 für den Betrieb ab Mitte August 2025 vorgesehene Verbund nationaler Meldesysteme ist aufgrund eines Verschuldens seitens der EU-Kommission technisch noch nicht umsetzbar. Bis das hierfür neu aufzustellende nationale Meldesystem in Betrieb gehen kann, sollen in Deutschland Schiffsmeldungen weiterhin über das bestehende System abgegeben und verarbeitet werden können, um den ordnungsgemäßen und sicheren Schiffsverkehr fortwährend zu gewährleisten.

Die Verordnung (EU) 2019/1239 hebt die Richtlinie 2010/65/EU auf. Der Richtlinienumsetzung dienenden Vorschriften sind damit gegenstandslos geworden.

#### **B. Lösung**

In Abstimmung mit der EU-Kommission wendet Deutschland wie auch die anderen Mitgliedstaaten eine Ausnahmeregelung der Verordnung (EU) 2019/1239 (Artikel 7) entsprechend an, die eine Nutzung anderer Meldekanäle erlaubt. Hierfür ist die in der Anlaufbedingungsverordnung normierte Vorgabe des zu nutzenden Meldesystems anzupassen.

Die zur Umsetzung der durch die Verordnung (EU) 2019/1239 aufgehobenen Richtlinie 2010/65/EU wird aus der Anlage des Schiffssicherheitsgesetzes gestrichen.

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

##### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Keiner.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

## **Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr**

### **Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1239 zur Ein- richtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr**

#### **Vom ...**

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131), aufgrund

- des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 sowie Satz 2 und des § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 156) geändert worden ist, und
- des § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 156) geändert worden ist:

#### **Artikel 1**

### **Änderung der Anlaufbedingungsverordnung**

Die Anlaufbedingungsverordnung vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 373) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nummer 2.6 der Anlage wird durch die folgende Nummer 2.6 ersetzt:

„Meldungen, die nach der Verordnung (EU) 2019/1239 abzugeben sind, können gemäß Artikel 7 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 über das von der Zentralen Meldestelle nach Nummer 2.3.1 betriebene Zentrale Meldeportal des Bundes abgegeben werden. Sicherheitsmeldungen im Sinne des Abschnitt A Nummer 5 des Anhangs der Verordnung (EU) 2019/1239, die nach § 10 Absatz 3 Satz 1 der See-Eigensicherungsverordnung zu übermitteln sind, können gemäß Artikel 7 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 über das Zentrale Meldeportal des Bundes im Internet unter [www.national-single-window.de](http://www.national-single-window.de) abgegeben werden.“

#### **Artikel 2**

### **Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes**

Das Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 156) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage Abschnitt D wird wie folgt geändert:

1. Nummer 18 wird gestrichen.
2. Nummer 19 wird zu Nummer 18.

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

#### **EU-Rechtsakte:**

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 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2023/205 vom 7. November 2022 (ABl. L 33 vom 3.2.2023, S. 24) geändert worden ist

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Durch die Verordnung wird die Anwendung der bereits bestehenden Schnittstellensysteme für Schiffsmeldungen entgegen der 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 (Verordnung (EU) 2019/1239) nach Billigung der EU-Kommission angeordnet. Da die in der Verordnung (EU) 2019/1239 vorgesehenen Meldesysteme in Deutschland aufgrund eines Verschuldens seitens der EU-Kommission technisch noch nicht umsetzbar sind, wird durch die hiesige vorübergehende Anordnung der ordnungsgemäße und sichere Schiffsverkehr und -betrieb sichergestellt (vgl. zu B).

Des Weiteren kann die Nummer 18 in der Anlage Teil D im Schiffssicherheitsgesetz gestrichen werden, da die damit beabsichtigte Umsetzung der Richtlinie 2010/65/EU bereits auf anderem Wege erreicht wird.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die Verordnung ordnet die Anwendung der bereits bestehenden Schnittstellensysteme für Schiffsmeldungen an. Die bereits existierende Rechtslage wird für weiter anwendbar erklärt, da das in der unmittelbar geltenden EU-Verordnung vorgesehene System in Deutschland technisch noch nicht umsetzbar ist.

Durch die Streichung der Nummer 18 in der Anlage Teil D des Schiffssicherheitsgesetzes wird dem Ziel der Abschmelzung der Anlage des Schiffssicherheitsgesetzes Rechnung getragen.

#### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte haben zum Inhalt des Verordnungsentwurfes nicht beigetragen.

#### **IV. Alternativen**

Durch die Verordnung besteht für den Rechtsanwender weiterhin Rechtssicherheit. Außerdem dient sie den ordnungsgemäßen Abläufen für den sicheren Schiffsverkehr. Der Nichterlass dieser Verordnung würde die oben genannten Punkte gefährden. Weitere Alternativen sind nicht ersichtlich.

#### **V. Regelungskompetenz**

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) ist gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die von den Schiffsführern und sonstigen für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen zu erstattenden Meldungen zu regeln.

Die Rechtsverordnungen können jeweils gemäß § 9c SeeAufgG auch zur Durchführung oder Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union und von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen erlassen werden.

Darüber hinaus ist das BMV gemäß § 15 Alternative 2 des Schiffsicherheitsgesetzes (SchSG) dazu ermächtigt die Anlage des SchSG durch Rechtsverordnung zu ändern. Es bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates, da es nicht einen Regelungsgehalt enthält, den die Länder in eigener Angelegenheit ausführen.

## **VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik rechtsverbindlich abgeschlossen hat, insbesondere dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, vereinbar.

## **VII. Regelungsfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Durch die Anordnung der Weiternutzung der bereits bestehenden Schiffsmeldesysteme wird in erster Linie der ordnungsgemäße Schiffsbetrieb und -verkehr sichergestellt. Für den Rechtsanwender entstehen keine Unklarheiten aufgrund des Umstandes, dass das in der Verordnung (EU) 2019/1239 vorgesehene Schnittstellensystem für Schiffsmeldungen in Deutschland noch nicht anwendbar ist.

Eine Verwaltungsvereinfachung liegt nicht vor.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Eine elektronische Nachhaltigkeitsprüfung wurde mit der Anwendung eNAP durchgeführt.

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf mehrere globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen: im Bereich sichere und umweltschonende „Mobilität“ (SDG 11.2), „Meere schützen“ (SDG 14.1) und „Gute Regierungsführung“ (SDG 16.3). Zudem erfüllt das Vorhaben die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung.

Gegenstand des Regelungsvorhabens ist die Seeschifffahrt als ein weltweit tätiger Verkehrsträger. Mit der Regelung zur Weiteranwendung der bestehenden Schiffsmeldesysteme nimmt der deutsche Flaggenstaat seine Verantwortung für die Sicherheit und die Arbeits- und Lebensbedingungen auf Seeschiffen unter deutscher Flagge sowie für die Bewahrung der Meeresumwelt wahr. Denn Regelungen hierzu werden ausweislich der Ermächtigungsgrundlage in § 9 Absatz 1 Satz 1 SeeAufgG zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt, zur Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetriebs erlassen.

Das Vorhaben stellt vor allem die Digitalisierung des Seeverkehrs und der Seeverkehrsverwaltung sicher und ist damit Teil des Transformationsbereiches „Verkehrswende“. Darüber hinaus stellt das Vorhaben die behördliche Überwachung der Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Vorschriften und damit die Gewährleistung der Sicherheit sicher.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keiner.

### **4. Erfüllungsaufwand**

Keiner.

### **5. Weitere Kosten**

Keine.

### **6. Weitere Regelungsfolgen**

Weitere Auswirkungen der Verordnung sind nicht zu erwarten. Insbesondere sind keine Auswirkungen auf die spezifische Lebenssituation von Frauen und Männern zu erwarten, da die Regelungen der Verordnung keine Sachverhalte betreffen, die hierauf Einfluss nehmen.

## **VIII. Befristung; Evaluierung**

Die Möglichkeit einer Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen, soweit nicht Befristungen im Regelungstext enthalten sind. Änderungen, die der Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem Recht beziehungsweise Unionsrecht dienen und – soweit es sich um rein nationales Recht handelt – dauernd für die Aufgabenerfüllung durch die Bundesverwaltung benötigt werden, sind nicht zu befristen. Aus dem gleichen Grund eignen sie sich nicht für eine Evaluierung.

Sobald ein neues Schnittstellensystem für den Bund eingerichtet wird, werden entsprechende gesetzliche Änderungen vorgenommen. Ein genauer Zeitpunkt ist hierfür noch nicht absehbar. Einführung und Ablösung der mit dieser Verordnung eingeführten Regelung müssen zeitgleich geschehen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Anlaufbedingungsverordnung)**

Nach Vorgabe der Verordnung (EU) 2019/1239 muss das nationale System im Zusammenwirken aller Maritime National Single Window-Systeme der Mitgliedstaaten und der zentralen europäischen Systemkomponenten der European Maritime Single Window environment (EMSWe) in der Verantwortung der EU-Kommission bis zum 15. August 2025 in den Wirkbetrieb überführt werden.

Da die entsprechenden EU-Durchführungsrechtsakte, welche die Anforderungen an die zentralen europäischen Systemkomponenten des EMSWe definieren, die in die nationalen Systeme zu integrieren sind, bis zu 30 Monate verzögert zum in der Verordnung genannten Datum in Kraft gesetzt wurden und eine für den Wirkbetrieb freigegebenen Version der harmonisierten europäischen Schnittstelle (MIG-XSD) aktuell noch nicht veröffentlicht wurde, verzögern sich nach Aussagen der Mehrheit der Mitgliedsstaaten entsprechend die Entwicklungen und Umsetzungen der Maritime National Single Window-Systeme.

Die EU-Kommission hatte zur Abschätzung der Auswirkung der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Verzögerungen hierzu Anfang 2024 eine Erhebung im Rahmen eines Fragebogens bei den Mitgliedsstaaten durchgeführt. Im Ergebnis erwartet die Mehrheit der Mitgliedstaaten eine Verzögerung der

Wirkbetriebsaufnahme ihrer Maritime National Single Window-Systeme von bis zu 30 Monaten zu dem in der Verordnung gesetzten Datum. Zu diesen Mitgliedstaaten zählt auch Deutschland.

Parallel zum laufenden Wirk- und Pflegebetrieb des National Single Window muss zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1239 ein neues Maritime National Single Window-System (MNSW) als Teil einer einheitlichen digitalen europäischen Maritime Single Window Umgebung (EMSWe) national entwickelt, implementiert und in Ablösung des bestehenden National Single Window in den Wirkbetrieb überführt werden.

Das National Single Window muss bis zur vollständigen Übernahme der Funktionalität durch das neu entwickelte MNSW als Teil der einheitlichen digitalen EMSWe betrieben und bei Bedarf in Umsetzung europäischer und/oder nationaler Rechtsakte angepasst werden.

Bis zur technischen Umsetzung des neuen Maritime National Single Window (ca. in 2028) besteht daher als einzige Möglichkeit die entsprechenden nationalen Meldeverpflichtungen der ab 15.08.2025 geltenden Verordnung (EU) 2019/1239 den nationalen Behörden und dem SafeSeaNet System elektronisch zur Verfügung zu stellen; unter Verweis auf Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1239 und die Benennung des von der Zentralen Meldestelle (Nr. 2.3.1) betriebenen Zentralen Meldeportals des Bundes im Sinne des § 2 Nummer 4 des Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetzes als anderen Meldeweg.

### **Zu Artikel 2 (Änderung des Schiffsicherheitsgesetzes)**

Die in Nummer 18 genannten Artikel 5 Absatz 1 und 2 sowie Artikel 7 der 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), zuletzt geändert durch Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2019/883 (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116), wurden zwischenzeitlich umgesetzt, indem die dort genannten Anerkennungspflichten mit Blick auf Meldeformalitäten erfüllt wurden.

Aus diesem Grund kann die rein formelle Umsetzung durch Nummer 18 Teil D der Anlage zum SchSG gestrichen werden, da dieser keinerlei rechtliche Funktion mehr zugemessen werden kann.

### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz.