

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht

A. Problem und Ziel

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht soll als Artikelgesetz insbesondere dem Änderungsbedarf Rechnung tragen, der sich aus der Fortentwicklung völker- und europarechtlicher Vorgaben ergeben hat. Die Gesetzgebung im Bereich der Seeschifffahrt ist daher unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen fortzuschreiben.

Insbesondere sind die Vorgaben der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (Richtlinie 2009/20/EG, ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128) und des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen, BGBl. ... II S. ...) umzusetzen.

Zudem sind die versicherungspflichtbezogenen Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24) auszuführen, sofern die Verordnung eine Ausführung durch nationales Recht voraussetzt oder gestattet.

Die geplanten Vorschriften sind verkehrspolitisch notwendig.

Die Richtlinie 2009/20/EG normiert eine Versicherungspflicht für Schäden, die Privaten im Zusammenhang mit Risiken aus der Schifffahrt und dem Betrieb von Schiffen entstehen können, und dient der Absicherung der Geschädigten und der Sicherheit in der Schifffahrt.

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen dient der Verbesserung der Sicherheit des internationalen Seeverkehrs, dem Schutz der Meeresumwelt und insbesondere dem Schutz der Küstenstaaten vor Gefahren, die von Wracks für die Schifffahrt oder die Umwelt ausgehen, und führt zur Entlastung der öffentlichen Haushalte bei Wrackbeseitigungsmaßnahmen.

Die Verordnung sieht in der Europäischen Union eine Versicherungspflicht für Fahrgastschiffe vor und dient der Sicherheit der Fahrgäste.

Die Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes soll Unklarheiten hinsichtlich des Vollzugs dieses Gesetzes beseitigen und so dem Schutz der Meeresumwelt dienen.

B. Lösung

Durch die Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes erhält das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Zuständigkeit zum Erlass von Verbotsverfügungen zur Durchsetzung des Einbringungsverbot von Abfällen und sonstigen Stoffen und Gegenständen. Die bereits bestehende Bußgeldvorschrift wird dahingehend konkretisiert, dass das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die für den Erlass von Bußgeldverfügungen zuständige Verwaltungsbehörde ist.

Im Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) erfolgt auf Gesetzesebene die Umsetzung von nicht haftungs- und versicherungsbezogenen Verpflichtungen aus dem Wrackbeseitigungsübereinkommen.

Gleichzeitig werden durch das Artikelgesetz eine Verbesserung und Aktualisierung des Seeaufgabengesetzes und des Schiffssicherheitsgesetzes angestrebt. Dazu gehört, dass die Namensänderung der bisherigen See-Berufsgenossenschaft in die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft nachvollzogen wird, sowie die Anpassung an die Terminologie des Vertrages von Lissabon zur Änderung des Vertrages über die Europäische Union und des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

Das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vom 17. Februar 1983 (BGBl. 1983 II S. 62) wird wegen Nichtvereinbarkeit des Übereinkommens mit EU-Recht aufgehoben.

Durch das Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (SeeVersNachwG) soll ein einheitlicher Rechtsrahmen für die Umsetzung der Richtlinie 2009/20/EG und der versicherungsbezogenen Verpflichtungen aus dem Wrackbeseitigungsübereinkommen sowie für die Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 geschaffen werden. Es enthält eine Ermächtigung für eine Durchführungsverordnung über die Ausstellung von staatlichen Haftungsbescheinigungen.

Das Gesetz über die Durchsetzung von Kostenforderungen aus dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetz) regelt, in welcher Form die zuständige küstenstaatliche Behörde – hier die Schifffahrtspolizeibehörde des Bundes – tätig wird, um die Beseitigung des Wracks zu bewirken. Das Gesetz fügt die Grundsätze der Wrackbeseitigung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen in die deutsche Rechtsordnung ein. Die Behörde wird hierbei nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag privatrechtlich tätig (§§ 677 bis 683 des Bürgerlichen Gesetzbuches – BGB). Dem folgend beruht auch die Erstattung der hieraus resultierenden Kosten von der Rechtsfolge her auf den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag, während den Rechtsgrund der Erstattung die Anspruchsnormen aus dem Übereinkommen darstellen. Schließlich legt das Gesetz fest, welches Gericht für diese Streitigkeiten zuständig ist.

C. Alternativen

Keine.

Ein einheitliches Regime für alle in der Schifffahrt einzuhaltenden Versicherungspflichten wäre erstrebenswert, lässt sich jedoch noch nicht verwirklichen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Für den Bund entsteht ein Personalmehrbedarf von zwei Dienstposten, der nur teilweise auf dieses Gesetz und teilweise unmittelbar auf die Verordnung (EG)

Nr. 392/2009 zurückgeht. Mehrausgaben im Personal- und Sachbereich und Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Sie sollen durch die Erhebung kostendeckender Gebühren refinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie außerhalb dieses Gesetzes angepasst.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen
Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es werden drei neue Informationspflichten für die Wirtschaft (Artikel 5) mit Bürokratiekosten in geringer Höhe geschaffen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der durch die Änderungen des Hohe-See-Einbringungsgesetzes (Artikel 1) verursachte geringfügige Mehraufwand kann im Rahmen des geltenden Einzelplans 12 (Kapitel 12 08) aufgefangen werden.

Artikel 5 enthält zwei neue Vorgaben für die Verwaltung, die ausschließlich den Bund betreffen. Es wird von einer zusätzlichen jährlichen Belastung in Höhe von ca. 37 000 Euro in Form von Personalkosten ausgegangen. Zusätzlich entsteht für zwei Dienstposten ein pauschaler Sachkostenaufwand von jährlich ca. 25 000 Euro, der nur teilweise auf dieses Gesetz und teilweise unmittelbar auf die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 zurückgeht. Mehrausgaben im Personal- und Sachbereich und Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Sie sollen durch die Erhebung kostendeckender Gebühren refinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Gebührenverordnung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie außerhalb dieses Gesetzes angepasst.

Artikel 6 verursacht einen Erfüllungsaufwand für die Bundesverwaltung, aus dem möglicherweise ein Personalmehrbedarf resultieren kann.

F. Weitere Kosten

Im Übrigen entstehen der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen keine zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Die aus der Versicherungspflicht nach dem SeeVersNachwG resultierende Verpflichtung, Haftungsbescheinigungen zu beantragen, kann zu finanziellen Mehrbelastungen einzelner Versicherungsverpflichteter führen, die im Einzelfall eine geringe Erhöhung von Einzelpreisen zur Folge haben können.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin,  Februar 2013

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und
sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1
NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 906. Sitzung am 1. Februar 2013 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht

Vom...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes**

Das Hohe-See-Einbringungsgesetz vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2455), das zuletzt durch Artikel 72 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Zuständigkeiten, Aufgaben und Befugnisse“.

b) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist für den Vollzug dieses Gesetzes zuständig; es untersteht insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.“

c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann die notwendigen Maßnahmen treffen, die zur Feststellung oder zur Ausräumung eines hinreichenden Verdachts eines Verstoßes oder zur Beseitigung festgestellter Verstöße oder zur Verhütung künftiger Verstöße erforderlich sind. Insbesondere kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anordnen, dass Abfälle oder sonstige Stoffe oder Gegenstände, die

1. entgegen § 4 Satz 1,

2. ohne Erlaubnis nach § 5 Absatz 1 oder

3. entgegen einer mit einer Erlaubnis nach § 5 Absatz 1 verbundenen vollziehbaren Auflage

in die Hohe See eingebracht worden sind, zu entfernen sind oder so zu sichern sind, dass sie nicht zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt führen können.“

d) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden die Absätze 3 bis 5.

e) Nach Absatz 3 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzuwenden.“

f) In Absatz 5 werden die Wörter „des Absatzes 1“ durch die Wörter „der Absätze 1 und 2“ ersetzt.

2. Dem § 10 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.“

3. In § 11 Satz 1 wird die Angabe „§ 8 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt.

Artikel 2**Änderung des Seeaufgabengesetzes**

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), das zuletzt durch ... des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) * geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird

aa) das Wort „(Schifffahrtspolizei)“ gestrichen und

bb) nach dem Wort „Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ das Wort „(Schifffahrtspolizei)“ eingefügt.

b) In Nummer 10 werden die Wörter „sowie die Verbreitung nautischer Warnnachrichten und sonstiger Sicherheitsinformationen“ durch die Wörter „sowie die Verbreitung von Sicherheitsinformationen“ ersetzt.

c) In Nummer 12 werden die Wörter „Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20)“ durch die Wörter „Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47)“ ersetzt.

d) Nummer 15 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Kommission der Europäischen Gemeinschaften“ werden durch die Wörter „Europäischen Kommission“ ersetzt.

* Derzeit im Verfahren befindliche Änderung: Artikel 2 Absatz 1 des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (Bundestagsdrucksache 17/10959).

- bb) Nach den Wörtern „Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften“ werden die Wörter „und der Europäischen Union“ eingefügt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 4 wird aufgehoben.
- b) Absatz 1a wird durch die folgenden Absätze 1a und 1b ersetzt:
- „(1a) Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nehmen die Aufgaben nach § 1 Nummer 12 wahr
1. zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen im Sinne des § 1 Nummer 1 und
 2. für Zwecke der Schifffahrtspolizei im Sinne des § 1 Nummer 2 und 3 Buchstabe a sowie zur Durchführung von Maßnahmen im Sinne des § 1 Nummer 3 Buchstabe b.
- (1b) Sie nehmen ferner die Aufgaben nach § 1 Nummer 3 Buchstabe e wahr, soweit sie ihnen übertragen werden.“
3. In § 3b Absatz 3 werden nach den Wörtern „zum Schutze der Schifffahrt,“ die Wörter „der Meeresumwelt,“ eingefügt.
4. In § 3d wird nach den Wörtern „§ 1 Nummer 3 Buchstabe a und b und Nummer 10a“ die Angabe „und 11“ eingefügt.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 1 Nr. 6a“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 3 Buchstabe e und Nummer 6a“ ersetzt.
- bb) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 1 Nr. 9 bis 11“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 9 und 10“ ersetzt.
- cc) In Nummer 4a werden nach den Wörtern „soweit nicht in“ die Wörter „diesem Gesetz oder in“ eingefügt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Die Sätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
- „Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bedient sich, soweit sachdienlich, bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nummer 4, 5, 12 und 16 der Hilfe der anerkannten Organisationen, mit denen ein Auftragsverhältnis nach der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist, zusätzlich bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nummer 12 im Bereich der funktechnischen Sicherheit der Hilfe der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen; es darf dort vorhandene personenbezogene Daten erheben, soweit deren Kenntnis für die Erfüllung seiner vorbezeichneten Aufgaben erforderlich ist. Bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nummer 13 kann sich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie der Hilfe der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft oder der anerkannten Organisationen im Sinne des Satzes 1 bedienen.“
- bb) In Satz 4 wird das Wort „See-Berufsgenossenschaft“ durch die Wörter „Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 2a und 2b eingefügt:
- „(2a) Ferner hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Aufgabe nach § 1 Nummer 11 nach Maßgabe einer Rechtsverordnung nach Satz 2 wahrzunehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung
1. den Umfang der in Satz 1 bezeichneten Aufgabe näher zu bestimmen,
 2. die Einzelheiten zu Art, Umfang und Durchführung von meereskundlichen Untersuchungen einschließlich der Überwachung der Veränderungen der Meeresumwelt nach § 1 Nummer 11 zu regeln.
- (2b) Soweit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Aufgaben aus dem Geschäftsbereich eines anderen Bundesministeriums übertragen werden, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, die Fachaufsicht insoweit durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Bundesministerium zu übertragen, dessen Geschäftsbereich betroffen ist. Die Rechtsverordnung bedarf des Einvernehmens mit dem betroffenen Bundesministerium. Eine Rechtsverordnung nach Satz 1 kann auch die organisatorischen Auswirkungen der Aufgabenübertragung regeln.“
6. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach Absatz 1 Satz 1 nimmt die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft auch die Aufgaben nach § 1 Nummer 12 wahr.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft bedient sich bei den ihr nach Absatz 1 zugewiesenen Angelegenheiten einschließlich der überwachungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 2 Nummer 30 des Produktsicherheitsgesetzes, bei der Festlegung des Freibords sowie bei ihren Überwachungsmaßnahmen der Hilfe der anerkannten Organisationen, mit denen ein Auftragsverhältnis nach der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist. Außerhalb der Aufgaben, die in der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/EG in ihrer dort angegebenen Fassung aufgeführt sind, bedient sich die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft geeigneter Stellen mit deren Zustimmung.“

7. In § 7a Absatz 1 wird die Angabe „Absatz 2“ jeweils durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.
8. In § 8a Satz 3 werden die Wörter „Kommission der Europäischen Gemeinschaft“ durch die Wörter „Europäischen Kommission“ ersetzt.
9. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Satz 1 Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:
- „2a. die Durchsetzung der Verpflichtung des eingetragenen Eigentümers eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, zur Wrackbeseitigung nach dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (BGBl. ... II S. ...);“
- bb) In Satz 2 wird nach den Wörtern „die zur Unterstützung bestimmten Stellen mitwirken“ ein Komma und werden die Wörter „sowie Regelungen treffen, wie die Erfüllung der Anforderungen und Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnisse, Zeugnisse und Bescheinigungen im Sinne des § 1 Nummer 4 nachzuweisen ist“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 werden im einleitenden Satzteil die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz“ gestrichen.
- c) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft“ durch die Wörter „Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union“ ersetzt.
- d) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Abs. 2a des Gerätesicherheitsgesetzes“ durch die Wörter „§ 2 Nummer 30 des Produktsicherheitsgesetzes“ ersetzt.
10. In § 9c werden nach den Wörtern „Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.
11. § 9e wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 wird in der Klammer
- aaa) nach dem Wort „Schiffsname“ das Wort „, Heimathafen,“ und
- bbb) nach dem Wort „Baujahr“ das Wort „, Bruttoreaumzahl“ eingefügt.
- bb) In Nummer 5 werden die Wörter „Artikels 2 Buchstabe f der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20)“ durch die Wörter „Artikels 2 Buchstabe g der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47)“ ersetzt.
- cc) In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- dd) Die folgenden Nummern 11 bis 13 werden angefügt:
- „11. Angaben zu den sich an Bord befindlichen Mengen und Arten von Öl, einschließlich Bunkeröl und Schmieröl,
12. Angaben zur Art des Schadens und zum Zustand eines Wracks sowie seine Position zum Zeitpunkt der Datenerhebung,
13. Identifikationsmerkmale des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers in Bezug auf eine schiffsbezogene Pflichtversicherung oder Pflichtsicherheit (Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und Geschäftssitz, an dem die Versicherung gewährt wird, Angaben über die Art und Laufzeit einer schiffsbezogenen Pflichtversicherung oder Pflichtsicherheit).“
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Organe und Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften“ durch die Wörter „Organe und Einrichtungen der Europäischen Union“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Rechts der Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.
12. In § 9f Absatz 4 Satz 3 werden nach den Wörtern „Rechts der Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen

Die Artikel 2 bis 7 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen (BGBl. 1983 II S. 62), das zuletzt durch Artikel 320 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, werden aufgehoben.

Artikel 4

Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes

Das Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) * geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

* Derzeit im Verfahren befindliche Änderung: Artikel 2 Absatz 1 des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (Bundestagsdrucksache 17/10959).

1. In § 1 Absatz 2 Satz 1 und in § 2 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2 werden nach den Wörtern „Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften“ jeweils die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.
2. In § 3 Satz 1 werden die Wörter „und der Meeresumwelt vor Gefahren oder widerrechtlichen Beeinträchtigungen aus dem Betrieb“ durch die Wörter „vor Gefahren aus dem Betrieb sowie zum Schutz der Meeresumwelt und der Luft vor Gefahren oder widerrechtlichen Beeinträchtigungen aus dem Betrieb“ ersetzt.
3. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Überschrift werden die Wörter „und der Europäischen Union“ angefügt.
 - b) In den Absätzen 1 und 2 werden jeweils nach den Wörtern „Regelungen der Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.
4. In § 6 Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ die Wörter „oder der seemännischen Praxis“ eingefügt.
5. In § 7 Nummer 1 werden die Wörter „zur Verhütung der Meeresverschmutzung“ durch die Wörter „über den Schutz der Meeresumwelt und der Luft vor den von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren“ ersetzt.
6. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Überschrift werden die Wörter „und der Europäischen Union“ angefügt.
 - b) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.
7. In § 13 Absatz 1 werden nach den Wörtern „Maßnahmen wegen eines Verstoßes gegen internationale Schiffssicherheitsregelungen und Pflichten nach diesem Gesetz“ die Wörter „einschließlich solcher aus Umweltvorschriften“ eingefügt.
8. Dem § 14 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
 „Dies gilt entsprechend für nach Abschnitt A der Anlage erforderliche Nachweise über die Einhaltung von Umweltschutzstandards.“
9. In § 15 werden nach dem Wort „gemeinschaftsrechtlich“ die Wörter „oder unionsrechtlich“ eingefügt.
10. Die Anlage wird wie folgt geändert:
 - a) In Abschnitt C Nummer II.2 wird das Wort „Seeberufsgenossenschaft“ durch die Wörter „Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“ ersetzt.
 - b) Die Überschrift des Abschnittes D wird wie folgt gefasst:
 „D. Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union⁴⁾“.

Artikel 5

Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (Seeversicherungsnachweisgesetz – SeeVersNachwG)*

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Allgemeines

- § 1 Zielsetzung des Gesetzes

Abschnitt 2

Versicherungspflicht und Nachweis einer Versicherung

- § 2 Versicherungspflicht für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens
- § 3 Nachweis einer Versicherung für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens
- § 4 Versicherungspflicht für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen
- § 5 Nachweis einer Versicherung für die Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen
- § 6 Nachweis einer Versicherung für die Unfallhaftung von Beförderern in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden auf See

Abschnitt 3

Behördliche Maßnahmen und Zuständigkeiten

- § 7 Behördliche Maßnahmen
- § 8 Behördliche Zuständigkeiten
- § 9 Verordnungsermächtigung
- § 10 Datenschutzregelung

Abschnitt 4

Straf- und Bußgeldvorschriften

- § 11 Strafvorschriften
- § 12 Bußgeldvorschriften

Abschnitt 5

Sonstige Vorschriften

- § 13 Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See
- § 14 Übergangsregelung

* Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen vom 23. April 2009 (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128) in der jeweils geltenden Fassung und der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24).

Abschnitt 1**Allgemeines****§ 1****Zielsetzung des Gesetzes**

Dieses Gesetz regelt

1. Versicherungspflichten und den Nachweis von Versicherungen in der Seeschifffahrt für
 - a) Seeforderungen im Sinne des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 19. November 1976 (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen),
 - b) für Wrackbeseitigungskosten im Sinne des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (BGBl. ... II S. ...) (Wrackbeseitigungsübereinkommen),
2. die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24).

Abschnitt 2**Versicherungspflicht und Nachweis einer Versicherung****§ 2****Versicherungspflicht für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens**

(1) Der Schiffseigentümer eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300, das

1. die Bundesflagge führt oder
2. einen Hafen im Inland anläuft oder verlässt oder eine vor der Küste gelegene Einrichtung innerhalb des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland anläuft oder verlässt,

hat eine dem Artikel 3 Buchstabe b und dem Artikel 4 Absatz 3 der 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) in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens abzudecken. Dies gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

(2) Schiffseigentümer eines Schiffes ist der im Schiffsregister eingetragene Eigentümer oder jede andere Person, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist.

§ 3**Nachweis einer Versicherung für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens**

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach § 2 Absatz 1 für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist durch eine vom Versicherer auszustellende Bescheinigung (Versicherungsbescheinigung) nachzuweisen.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 muss die Angaben enthalten, die sich aus Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2009/20/EG ergeben. Ist die in der Bescheinigung verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in einer dieser Sprachen beizufügen.

(3) Der Schiffseigentümer eines Schiffes nach § 2 Absatz 1 Satz 1 hat sicherzustellen, dass die Versicherungsbescheinigung an Bord ist. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Versicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

§ 4**Versicherungspflicht für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen**

Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 des Wrackbeseitigungsübereinkommens mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300, das

1. die Bundesflagge führt oder
2. einen Hafen im Inland anläuft oder verlässt oder eine vor der Küste gelegene Einrichtung innerhalb des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland anläuft oder verlässt,

hat eine dem Artikel 12 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, um seine Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen abzudecken. Dies gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

§ 5**Nachweis einer Versicherung für die Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen**

(1) Das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach § 4 für die Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen ist durch eine von dem nach Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 des Übereinkommens zuständigen Vertragsstaat auszustellende Bescheinigung (Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung) nachzuweisen.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 wird dem Pflichtigen nach § 4 Satz 1 Nummer 1 ausgestellt, wenn er nachweist, dass

1. eine entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht und
2. kein begründeter Anlass für die Annahme gegeben ist, dass der Versicherer oder Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

Satz 1 gilt entsprechend für den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes, das die Flagge eines Nichtvertragsstaates des Wrackbeseitigungsübereinkommens führt, wenn dem eingetragenen Eigentümer nicht bereits von einem anderen Vertragsstaat eine Bescheinigung ausgestellt worden ist, die nach Artikel 12 Absatz 9 des Wrackbeseitigungsübereinkommens anzuerkennen ist.

(3) Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes nach § 4 Satz 1 hat sicherzustellen, dass die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung an Bord ist. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Dies gilt auch für die Bescheinigung nach Artikel 12 Absatz 14 des Wrackbeseitigungsübereinkommens.

(4) Der Pflichtige nach § 4 Satz 1 Nummer 1 hat der zuständigen Behörde des betroffenen Küstenstaates die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung vorzulegen, wenn dieser Staat nach Maßgabe des Artikels 6 des Wrackbeseitigungsübereinkommens festgestellt hat, dass ein Wrack infolge eines Seeunfalls nach Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens eine Gefahr darstellt.

§ 6

Nachweis einer Versicherung für die Unfallhaftung von Beförderern in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden auf See

Der Beförderer, der die Beförderung nach Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, hat sicherzustellen, dass die Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Unfallhaftung von Beförderern in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden auf See nach Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 (Personenhaftungsbescheinigung) an Bord ist. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Personenhaftungsbescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Dies gilt auch für die Bescheinigung nach Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 15 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009.

Abschnitt 3

Behördliche Maßnahmen und Zuständigkeiten

§ 7

Behördliche Maßnahmen

(1) Wird

1. die Versicherungsbescheinigung,
2. die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung oder
3. die Personenhaftungsbescheinigung

nicht an Bord mitgeführt oder kann sie auf Verlangen nicht vorgelegt werden, so kann das Schiff festgehalten werden, bis die jeweilige Bescheinigung vorgelegt worden ist.

(2) Einem Schiff, das von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union aus einem seiner Häfen ausgewiesen worden ist, da eine dem Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/20/EG entsprechende Bescheinigung nicht an Bord mitgeführt wird, ist der Zugang zu den Häfen der Bundesrepublik Deutschland zu verweigern, bis diese vorgelegt worden ist.

(3) Die zuständige Behörde kann in den Betriebsräumen des Schiffes Kontrollen durchführen, um die Einhaltung der Pflichten nach den Absätzen 1 und 2, § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und § 6 zu überwachen.

§ 8

Behördliche Zuständigkeiten

(1) § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 1 bis 3, die §§ 6 und 7 und Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 werden durch den Bund ausgeführt.

(2) Die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Absatz 1 und 2 und Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 obliegt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

(3) Die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und den §§ 6 und 7 obliegt der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die §§ 6 und 9e des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), in der jeweils geltenden Fassung, sind entsprechend anzuwenden.

§ 9

Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nähere Bestimmungen zu erlassen über

1. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Ausstellung, Gültigkeit und Einziehung der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung nach § 5,
2. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Ausstellung, Gültigkeit und Einziehung der Personenhaftungsbescheinigung nach Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009.

§ 10

Datenschutzregelung

(1) Die zur Ausstellung, Einziehung und Kontrolle der Versicherungsbescheinigungen, Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen und Personenhaftungsbescheinigungen zuständigen Stellen dürfen, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist, die in § 9e Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 3, 7, 8 und 13 des Seeaufgabengesetzes genannten Daten einschließlich personenbezogener Daten auch unter Zuhilfenahme und Auswertung automatischer Schiffsidentifikationssysteme erheben. Sie dürfen nur zu dem in Satz 1 genannten Zweck verarbeitet und genutzt werden, zu dem sie erhoben worden sind.

(2) Die Daten nach Absatz 1 dürfen an die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übermittelt werden, so-

weit dies im Einzelfall zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz erforderlich ist.

(3) Die Daten nach Absatz 1 dürfen unter Beachtung des § 4b Absatz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes an öffentliche Stellen im Sinne des § 4b Absatz 2 Nummer 1 und 2 des Bundesdatenschutzgesetzes übermittelt werden, wenn dies im Einzelfall zur Geltendmachung von Ansprüchen nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen erforderlich ist.

(4) Die Daten nach Absatz 1 dürfen unter Beachtung des § 4c des Bundesdatenschutzgesetzes an andere als die in § 4b Absatz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes genannten Stellen übermittelt werden, wenn dies im Einzelfall zur Geltendmachung von Ansprüchen nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen erforderlich ist.

Abschnitt 4

Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 11

Strafvorschriften

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer entgegen Artikel 3 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24) eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrechterhält.

(2) Handelt der Täter in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

§ 12

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1 Satz 1 oder § 4 Satz 1 eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrechterhält,
2. entgegen § 3 Absatz 3 Satz 1, § 5 Absatz 3 Satz 1 oder § 6 Satz 1 nicht sicherstellt, dass die dort genannte Bescheinigung an Bord ist,
3. entgegen § 3 Absatz 3 Satz 2, § 5 Absatz 3 Satz 2 oder § 6 Satz 2 eine dort genannte Bescheinigung nicht mitführt oder nicht vorlegt,
4. entgegen § 5 Absatz 4 eine dort genannte Bescheinigung nicht vorlegt oder
5. einer Rechtsverordnung nach § 9 Nummer 1 oder Nummer 2 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 5 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3 das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und
2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4 die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord.

Abschnitt 5

Sonstige Vorschriften

§ 13

Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See

Die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 und § 6 sind

1. in Bezug auf Beförderungen zur See innerhalb der Bundesrepublik Deutschland auf Schiffen der Klasse A im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der 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) ab dem 31. Dezember 2016,
2. in Bezug auf Beförderungen zur See innerhalb der Bundesrepublik Deutschland auf Schiffen der Klasse B im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 2009/45/EG ab dem 31. Dezember 2018

anzuwenden.

§ 14

Übergangsregelung

(1) Die §§ 4, 5 und 7 Absatz 1 Nummer 2, § 12, soweit er sich auf die §§ 4 und 5 bezieht, und Rechtsverordnungen auf Grund des § 9 Nummer 1 sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Wrackbeseitigungsübereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

Artikel 6

Gesetz über die Durchsetzung von Kostenforderungen aus dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetz)

§ 1

Kommt der eingetragene Eigentümer eines Schiffes seiner Pflicht zur Beseitigung nach Artikel 9 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (BGBl. ... II S. ...) (Wrackbeseitigungsübereinkommen) nicht nach, erfolgt die Beseitigung im Rahmen des Artikels 9 Absatz 6 bis 8 des Wrackbeseitigungsübereinkommens durch die nach § 3 zuständige Behörde nach Maßgabe der §§ 677 bis 687 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

§ 2

Auf den Aufwendungsersatz nach den Artikeln 10, 11 und 12 des Wrackbeseitigungsübereinkommens sind die §§ 683 und 670 des Bürgerlichen Gesetzbuches anzuwenden.

§ 3

Zuständige Behörde im Sinne der §§ 1 und 2 ist die für die Maßnahmen nach den Artikeln 6 bis 8 und 9 Absatz 1 und 4 des Wrackbeseitigungsübereinkommens zuständige Schifffahrtspolizeibehörde des Bundes.

§ 4

In Streitigkeiten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen wegen der Ansprüche nach § 2 ist das Landgericht im ersten Rechtszug zuständig, in dessen Bezirk die nach § 3 zuständige Behörde ihren Sitz hat.

§ 5

Übergangsregelung

(1) Die §§ 1 bis 4 sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Wrackbeseitigungsübereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

Artikel 7

Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht soll als Artikelgesetz insbesondere dem Änderungsbedarf Rechnung tragen, der sich aus der Fortentwicklung völker- und europarechtlicher Vorgaben ergeben hat. Die Gesetzgebung im Bereich der Seeschifffahrt ist daher unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen fortzuschreiben.

Die Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes soll Unklarheiten hinsichtlich des Vollzugs dieses Gesetzes beseitigen und so dem Schutz der Meeresumwelt dienen. Die Änderungen intendieren die Normierung einer ausdrücklichen Eingriffsbefugnis zugunsten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Durchsetzung der Regelungen des Hohe-See-Einbringungsgesetzes und die Normierung einer Zuständigkeitsregelung für den Erlass von Bußgeldbescheiden im Falle des Zuwiderhandelns.

Die Änderungen des Seeaufgabengesetzes dienen zunächst der innerstaatlichen Umsetzung des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (BGBl. ... II S. ...) (Wrackbeseitigungsübereinkommen), dessen Ratifikation parallel zu diesem Gesetzesvorhaben beabsichtigt ist. Mit dem Wrackbeseitigungsübereinkommen ist ein weiterer Meilenstein zur Verbesserung der Sicherheit des internationalen Seeverkehrs, zum Schutz der Meeresumwelt und insbesondere zum Schutz der Küstenstaaten vor Gefahren, die von Wracks für die Schifffahrt oder die Umwelt ausgehen, geschaffen worden. Es werden Grundlagen geschaffen, damit die Vorgaben des Übereinkommens von der Verwaltung ausgeführt werden können. Die weiteren Änderungen dienen im Wesentlichen der Rechtsbereinigung.

Die Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vom 17. Februar 1983 dient der Auflösung eines Widerspruchs des nationalen Rechts mit dem Europarecht.

Die Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes greift die aktuelle Entwicklung im internationalen Schifffahrtsrecht auf, auch den Schutz der Luft vor Gefahren aus dem Schiffsbetrieb zu berücksichtigen. Die weiteren Änderungen dienen der Rechtsbereinigung.

Die Schaffung des Seeversicherungsnachweisgesetzes ist durch die Umsetzung der versicherungspflichtbezogenen Regelungen der Richtlinie 2009/20/EG und des Wrackbeseitigungsübereinkommens sowie die Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 bedingt. Diese Rechtsinstrumente sehen jeweils Versicherungspflichten für bestimmte schifffahrtsbezogene Schadensereignisse vor und verlangen einen Nachweis über diese Versicherung. Die Richtlinie 2009/20/EG verlangt eine vom Sicherheitsgeber auszustellende Bescheinigung, deren Inhalt näher zu bestimmen ist. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen und die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 verlangen staatliche Bescheinigungen, deren Ausstellung näher geregelt werden muss. Zudem sind Kontrollbefugnisse und Sanktionsmechanismen vorzu-

sehen. Der Ausgleich der Schadensfälle soll sichergestellt werden. Durch das Seeversicherungsnachweisgesetz soll ein einheitlicher Rechtsrahmen für die obengenannten Rechtsinstrumente geschaffen werden.

Das Gesetz über die Durchsetzung von Kostenforderungen aus dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetz) regelt, in welcher Form die zuständige küstenstaatliche Behörde – hier die Schifffahrtspolizeibehörde des Bundes – tätig wird, um die Beseitigung des Wracks zu bewirken. Das Gesetz fügt die Grundsätze der Wrackbeseitigung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen in die deutsche Rechtsordnung ein. Die Behörde wird hierbei nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag privatrechtlich tätig (§§ 677 bis 683 des Bürgerlichen Gesetzbuches – BGB). Dem folgend beruht auch die Erstattung der hieraus resultierenden Kosten von der Rechtsfolge her auf den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag, während den Rechtsgrund der Erstattung die Anspruchsnormen aus dem Übereinkommen darstellen. Schließlich legt das Gesetz fest, welches Gericht für diese Streitigkeiten zuständig ist.

II. Gesetzgebungskompetenz

1. Gesetzgebungskompetenzen zu den Artikeln 1 bis 4

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Anpassung bundesrechtlicher Vorschriften leitet sich jeweils aus dem Kompetenztitel her, der für den Erlass der Norm maßgeblich gewesen ist. Dies sind für die Artikel 1 bis 4 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes – GG (Recht der Wirtschaft), Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG (Hochseeschifffahrt, Seezeichen, Seewasserstraßen) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG (Abfallwirtschaft, Luftreinhaltung).

2. Gesetzgebungskompetenz zu Artikel 5

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Schaffung des Seeversicherungsnachweisgesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Recht der Wirtschaft) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG (Hochseeschifffahrt, Seewasserstraßen). Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich. Träfen die Bundesländer uneinheitliche Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie 2009/20/EG und des Wrackbeseitigungsübereinkommens sowie zur Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009, so würde die hierdurch bedingte Rechtszersplitterung unzumutbare Schwierigkeiten für den Schiffsverkehr verursachen, der typischerweise länderübergreifender Art ist. Sie würden zu erheblichen Rechtsunsicherheiten im Schiffsverkehr und damit zu unzumutbaren Schranken und Hindernissen für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet führen. Einheitliche Anforderungen hinsichtlich der Versicherungspflicht, der Ausstellung, Einziehung und Kontrolle von Haftungsbescheinigungen sowie einheitliche Sanktionsmechanismen, inklusive der notwendigen

Straf- und Bußgeldvorschriften, sind nur durch bundeseinheitliche Regelungen zu gewährleisten.

Die Befugnis, die Aufgaben nach diesem Gesetz auf den Bund zu übertragen, ergibt sich aus Artikel 89 Absatz 2 Satz 2 und Artikel 87 Absatz 1 und 3 Satz 1 GG.

3. Gesetzgebungskompetenz zu Artikel 6

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Schaffung des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes über die Durchsetzung von Kostenforderungen aus dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (bürgerliches Recht, Gerichtsverfassung, gerichtliches Verfahren), Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Recht der Wirtschaft) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG (Hochseeschifffahrt, Seezeichen, Seewasserstraßen). Die vorgeschlagene Regelung ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich.

Die Befugnis, die Aufgaben nach diesem Gesetz auf den Bund zu übertragen, ergibt sich aus Artikel 89 Absatz 2 Satz 2 und Artikel 87 Absatz 1 und 3 Satz 1 GG.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat

Kern des Gesetzentwurfes ist die Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben der Europäischen Union und des von der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen beziehungsweise abzuschließenden Völkervertragsrechts. Die Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen ist daher gegeben.

IV. Alternativen

Ein einheitliches Regime für alle in der Schifffahrt einzuhaltenden Versicherungspflichten mit einer einzigen Haftungsbescheinigung wäre erstrebenswert, lässt sich bisher aber aufgrund internationaler und europarechtlicher Vorgaben noch nicht verwirklichen.

Das Seeversicherungsnachweisgesetz versucht jedoch, schon einheitliche Strukturen für mehrere Versicherungspflichten zu schaffen. Weitere Anstrengungen finden auf internationaler Ebene im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation statt.

V. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Für den Bund entsteht ein Personalmehrbedarf von zwei Dienstposten, einer im mittleren und einer im gehobenen Dienst. Dieser Mehrbedarf geht nur teilweise auf dieses Gesetz und teilweise unmittelbar auf die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 zurück. Mehrausgaben im Personal- und Sachbereich und Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Sie sollen durch die Erhebung kostendeckender Gebühren refinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Gebührenverordnung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie außerhalb dieses Gesetzes angepasst.

Im Übrigen ergeben sich die genauen auf dieses Gesetz zurückzuführenden Kosten aus der Darstellung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

VI. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Seeversicherungsnachweisgesetz (SeeVersNachwG)

Versicherungspflicht

In Artikel 5 werden zwei neue Versicherungspflichten für die Wirtschaft begründet. § 2 Absatz 1 SeeVersNachwG sieht eine Versicherungspflicht für Seeforderungen, § 4 SeeVersNachwG eine für Wrackbeseitigungskosten vor. Die Einführung dieser Versicherungspflichten kann in wenigen Einzelfällen zu finanziellen Mehrbelastungen beim jeweils Verpflichteten führen. Nahezu alle vom Anwendungsbereich des Seeversicherungsnachweisgesetzes betroffenen deutschen Seeschiffe halten bereits eine Versicherung für entsprechende Forderungen vor, die die zu versichernden Schadensfälle abdeckt. Versicherungspflichten, insbesondere nach dem Ölschadengesetz, verpflichten schon jetzt einen großen Teil der Schifffahrt. Daher sind allenfalls minimale Mehrkosten zu erwarten. Eine entsprechende Versicherungspflicht für Fahrgastschiffe ist in Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 1 der in Artikel 5 des Artikelgesetzes behandelten Verordnung (EG) Nr. 392/2009 enthalten. Diese Pflicht ergibt sich jedoch allein aus der unmittelbar anwendbaren Verordnung und geht damit nicht auf dieses Gesetz zurück.

Bescheinigung über das Bestehen einer Versicherung

In Artikel 5 sehen § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 1 SeeVersNachwG jeweils eine neue Informationspflicht für die Wirtschaft vor. Das Bestehen einer Versicherung für Seeforderungen nach der Richtlinie 2009/20/EG und einer Versicherung für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen ist jeweils durch eine Bescheinigung nachzuweisen. Diese Nachweispflicht wird durch § 3 Absatz 3 SeeVersNachwG und § 5 Absatz 3 SeeVersNachwG konkretisiert, nach denen die Bescheinigung an Bord mitzuführen und den zuständigen Behörden vorzulegen ist. Dabei wird der jeweils Pflichtige bestimmt, um Verstöße gegen die Mitführungspflicht als Ordnungswidrigkeit qualifizieren zu können.

Vom Versicherer auszustellende Versicherungsbescheinigung

Die Versicherung für Seeforderungen ist gemäß § 3 Absatz 1 SeeVersNachwG durch eine vom Versicherer auszustellende Versicherungsbescheinigung nachzuweisen. Nach Auskunft der EU-Kommission ist die übliche Bescheinigung über eine Sicherheit anzuerkennen, die den von den „Protection and Indemnity“-Versicherern (P & I Clubs) angebotenen Seeschadensversicherungen entspricht. Diese Bescheinigungen werden schon jetzt von nahezu allen be-

troffenen deutschen Schiffen vorgehalten, da die entsprechenden Versicherungen bereits – wie oben ausgeführt – bestehen und nachzuweisen sind. Auch entsprechen die bisher ausgestellten Bescheinigungen den Anforderungen aus § 3 Absatz 2 SeeVersNachwG.

Vom Staat auszustellende Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung

Die Versicherung für Wrackbeseitigungskosten ist gemäß § 5 Absatz 1 SeeVersNachwG durch eine staatliche Haftungsbeseinigung nachzuweisen. Die Verpflichtung von Schifffahrtsunternehmen, eine staatliche Haftungsbeseinigung mitzuführen, ergibt sich damit aus dem Seeversicherungsnachweisgesetz. Die entstehenden Kosten für die Beschaffung der Bescheinigung lassen sich jedoch nur aufgrund der ausführenden Rechtsvorschriften ermitteln, in denen die Antragsvoraussetzungen geregelt werden. Der Erfüllungsaufwand wird im Rahmen der aufgrund § 9 SeeVersNachwG zu erlassenden Durchführungsverordnung dargestellt.

Eine dem § 5 Absatz 1 SeeVersNachwG entsprechende Informationspflicht ergibt sich unmittelbar aus Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 1 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009, ein auf dieses Gesetz zurückgehender Erfüllungsaufwand ergibt sich nicht.

Vorlegen einer Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung bei Feststellen der Gefährlichkeit eines Wracks

Durch Artikel 5 wird in § 7 Absatz 4 SeeVersNachwG der eingetragene Eigentümer eines Schiffes verpflichtet, der zuständigen Behörde des betroffenen Küstenstaates die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung vorzulegen, wenn die Gefährlichkeit eines Wracks festgestellt wurde. Der aus dieser Informationspflicht entstehende Erfüllungsaufwand lässt sich aufgrund der geringen zu erwartenden Fallzahlen nicht näher beziffern. Die häufigsten Wrackereignisse dürften Containerverluste darstellen. Nach den hier vorliegenden Daten kommt es pro Jahr weltweit nur zu 40 Containerverlusten durch Schiffe, die die Bundesflagge führen. Da das Risiko von Verlusten auf der Hohen See deutlich größer ist als in dem höchstens 200 Seemeilen von der Küste reichenden Übereinkommensgebiet und es durch ein einzelnes Ereignis häufig zu einem Verlust einer größeren Anzahl von Containern kommt, ist der Verlust eines Containers im Übereinkommensgebiet insgesamt äußerst unwahrscheinlich. Die Möglichkeit des Totalverlustes eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder des Verlustes eines Teils eines Schiffes stellt einen nicht zu kalkulierenden Einzelfall dar.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand entsteht nur dem Bund. Den Ländern und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Die Verwaltung wird durch diesen Gesetzentwurf, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Umfang mit Mehraufwand belastet.

Durch die Änderungen des Hohe-See-Einbringungsgesetzes in Artikel 1 werden Zuständigkeiten für die Durchsetzung des schon bestehenden Einbringungsverbot festgelegt. Beim nun zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie können insoweit Ausgaben verursacht werden. Da es in den letzten zehn Jahren lediglich zwei Fälle des

Zuwiderhandelns gab, sind diese als sehr gering einzuschätzen. Die möglichen geringfügigen Mehrausgaben können im Rahmen des geltenden Einzelplans 12 aufgefangen werden.

Die durch den in Artikel 5 enthaltenen § 5 Absatz 2 SeeVersNachwG begründete Verpflichtung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen auszustellen, macht zunächst die Erweiterung des bestehenden Informationstechnik-Verfahrens zur Ausstellung von Ölhaftungsbescheinigungen nach der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung notwendig. Hierbei handelt es sich um einen einmaligen Erfüllungsaufwand. Die Umstellung erfolgt innerhalb des Rahmenvertrages mit dem IT-Dienstleister. Die Kosten für die Anpassung der bestehenden Datenbank werden durch Umschichtungen innerhalb des Kapitels 1208 des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (Ausgaben für Informationstechnik – Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen) erwirtschaftet.

Ausstellen von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen, das Anerkennen von Versicherungen; Bearbeitung von Grundsatzfragen

Zudem ergeben sich zusätzliche Personalkosten für die Ausstellung von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen, der Anerkennung von Versicherungen und der Bearbeitung von Grundsatzfragen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat als zusätzlichen Stellenbedarf zwei Dienstposten (jeweils eine Stelle im mittleren Dienst und eine Stelle im gehobenen Dienst) ermittelt. Diese Ermittlung bezieht jedoch auch die Ausstellung von Personenhaftungsbeseinigungen nach Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 4*bis* Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 mit ein, die unmittelbar anwendbar ist und damit hier nicht berücksichtigt wird. Zu beachten ist, dass bei Personenhaftungsbeseinigungen ein höherer Prüfaufwand notwendig ist, da das Bestehen mehrerer unterschiedlicher Versicherungen bescheinigt wird. Neben den üblichen Seeversicherungen ist für Personenhaftungsbeseinigungen auch eine Kriegsversicherung nachzuweisen.

Bearbeitung des Antrags zur Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung

Beseinigungen sind primär für Schiffe unter deutscher Flagge mit einer Bruttoregisterzahl von über 300 und jeweils für ein Jahr auszustellen, so dass von ca. 750 Erst- und Änderungsanträgen (z. B. bei einem Namens- oder Eigenerwechsel) auszugehen ist. Pro Antragsverfahren ist im mittleren Dienst (24,50 Euro/h) mit einem durchschnittlichen Zeitaufwand von ca. einer Stunde für die Prüfung von Anträgen und Änderungsanträgen, einem Abgleich mit den eingereichten Unterlagen und die Ausstellung, Versendung und Aktenführung der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen zu rechnen. Der Aufwand beläuft sich daher auf rd. 18 000 Euro (24,50 Euro × 1 Stunde × 750 Anträge).

Bearbeitung von Grundsatzfragen zum Wrackbeseitigungsübereinkommen

Im gehobenen Dienst (32,10 Euro/h) ist aufgrund bisheriger Erfahrung mit einem fallunabhängigen und damit flaggenunabhängigen Zeitaufwand von jährlich 360 Stunden zur Bearbeitung von Grundsatzfragen des Wrackbeseitigungsüber-

einkommens zu rechnen. Der Aufwand beläuft sich daher auf rd. 11 000 Euro (32,10 Euro × 360 Stunden).

Anerkennung von Versicherungen sowie Prüfung komplexer Einzelfragen

Zudem ist im gehobenen Dienst (32,10 Euro/h) von einem durchschnittlichen Zeitaufwand von ca. 20 Minuten pro Antragsverfahren auszugehen. Berücksichtigt werden die Anerkennung von Versicherungen sowie die Prüfung komplexer Einzelfragen. Damit beläuft sich der Aufwand auf rd. 8 000 Euro (32,10 Euro × ein Drittel Stunden × 750 Anträge).

Weiterhin wird die Ausstellung einer nicht absehbaren Zahl von Bescheinigungen für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten nötig. Gerade in der Anfangsphase wird es aufgrund der Struktur der Versicherungsnachweispflichten zu einem Mehraufwand beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kommen. Dieser Mehraufwand wird mit dem Beitritt weiterer Staaten zum Wrackbeseitigungsübereinkommen erheblich abnehmen und soll durch zeitweise Personalumschichtungen aufgefangen werden.

Der Aufwand für Personalkosten beläuft sich daher auf rd. 37 000 Euro.

Für die beiden zusätzlichen Dienstposten entsteht ein pauschaler Sachkostenaufwand von jährlich insgesamt ca. 25 000 Euro, der, wie dargestellt, nur teilweise auf dieses Gesetz und teilweise auch auf die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 zurückgeht.

Mehrausgaben im Personal- und Sachbereich und Mehrbedarf an Planstellen/Stellen im Einzelplan 12 erwirtschaftet werden. Sie sollen durch die Erhebung kostendeckender Gebühren refinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Gebührenverordnung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie außerhalb dieses Gesetzes angepasst.

Kontrollen zur Durchsetzung der Pflichten nach Seeversicherungsnachweisgesetz

In Artikel 5 regeln § 3 Absatz 3 und § 5 Absatz 3 SeeVersNachwG, jeweils in Verbindung mit § 7 SeeVersNachwG, die notwendigen Kontrollen zur Durchsetzung der Pflichten nach dem Seeversicherungsnachweisgesetz. Ein erhöhter Kontroll- und Personalbedarf für die zuständige Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft entsteht nicht, die Überprüfung der Versicherungsnachweise kann im Rahmen der routinemäßigen Kontrollen erfolgen. Schon jetzt ist eine große Anzahl von Bescheinigungen Gegenstand dieser Kontrollen.

Die entsprechenden Kontrollen nach § 6 in Verbindung mit § 7 SeeVersNachwG stellen eine Ausführungsregelung zu Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 13 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 dar. Der entstehende Erfüllungsaufwand geht auf die unmittelbar anwendbare Verordnung zurück.

In Artikel 5 sieht § 12 SeeVersNachwG verschiedene Bußgeldtatbestände vor. Aufgrund der Erfahrungen mit vergleichbaren Bußgeldtatbeständen ist hier insgesamt nur von jährlichen Fallzahlen im zweistelligen Bereich auszugehen. Der zusätzliche Aufwand der Verwaltung ist daher gering und kann durch das bestehende Personal abgedeckt werden.

Im Rahmen von Artikel 6 entsteht der Verwaltung Erfüllungsaufwand in den Fällen, in denen der eingetragene Eigentümer eines Schiffes seiner Wrackbeseitigungspflicht

nicht nachkommt, durch die Geltendmachung und gerichtliche Durchsetzung von Kostenforderungen gegen den eingetragenen Eigentümer beziehungsweise des Direktanspruchs gegenüber der Pflichtversicherung. Der zeitliche Aufwand für die Bearbeitung wird je nach Komplexität des Vorgangs sowie der Zahlungsbereitschaft der Gegenseite stark variieren. Analog der bisherigen Bearbeitung von Havariefällen wird von einer mittleren Bearbeitungszeit von 4,5 Arbeitstagen (höherer Dienst) ausgegangen. Hieraus resultiert möglicherweise vorübergehend ein Personalmehrbedarf. Die Durchsetzung der Kostenforderungen und des Versicherungsanspruchs ist aber gerade darauf gerichtet, die staatlichen Aufwendungen inklusive der eventuell zusätzlich entstehenden Personalkosten bei der Wrackbeseitigung zu refinanzieren. Zusätzliche Personalkosten im Einzelplan 12 sollen durch entsprechend zweckgebundene Einnahmen im Einzelplan 12 gedeckt werden.

VII. Weitere Kosten

Im Zusammenhang mit den im Gesetz vorgesehenen Ordnungswidrigkeitstatbeständen wird normgerechtes Verhalten unterstellt. Zwar können im Einzelfall Bußgelder anfallen, doch fällt dieser Posten aufgrund sehr geringer Fallzahlen nicht ins Gewicht. Im Übrigen entstehen der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen keine zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Die aus der Versicherungspflicht nach dem Seeversicherungsnachweisgesetz resultierende Verpflichtung, Haftungsbescheinigungen zu beantragen, kann zu finanziellen Mehrbelastungen der Versicherungsverpflichteten führen, die im Einzelfall eine geringe Erhöhung von Einzelpreisen zur Folge haben können.

VIII. Befristung

Die Möglichkeit der Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen, weil die Änderungen des Hohe-See-Einbringungsgesetzes, des Seeaufgabengesetzes, des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vom 17. Februar 1983 und des Schiffsicherheitsgesetzes sowie die Einführung des Seeversicherungsnachweisgesetzes im Wesentlichen der Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem und europäischem Recht dienen und – soweit es sich um rein nationales Recht handelt – dauernd für die Aufgabenerfüllung durch die Bundesverwaltung benötigt werden.

IX. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

X. Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Thematisch betroffen sind die Managementregeln 1 „Grundregel“, die

Managementregeln 3, 4, 7 und 10 sowie der Nachhaltigkeitsindikator 11 „Mobilität“.

Soweit mit dem Gesetzesvorhaben das Wrackbeseitigungsübereinkommen umgesetzt wird, dient es vor dem Hintergrund des stetigen Anwachsens des internationalen Schiffsverkehrs dauerhaft und weltweit dem verbesserten Schutz der Meeresumwelt. Insbesondere werden Küstenstaaten vor Gefahren geschützt, die von Wracks für die Schifffahrt oder die Umwelt ausgehen, etwa durch Navigationshindernisse oder den Austritt von Öl (Managementregeln 3, 10, Nachhaltigkeitsindikator 11). Wird die Verwaltung zur Beseitigung von Wracks in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) tätig, können die Kostenforderungen unter bestimmten Voraussetzungen gegenüber dem eingetragenen Eigentümer des Schiffes geltend gemacht werden bzw. seine Pflichtversicherung in Anspruch genommen werden. Dadurch werden die öffentlichen Haushalte entlastet, ohne dass diese Aufgabe kommenden Generationen aufgebürdet würde (Managementregel 1 und 7).

Die vorgesehenen Änderungen im Hohe-See-Einbringungsgesetz intendieren eine ausdrückliche Zuständigkeitsregelung zum Erlass der notwendigen Maßnahmen zur Durchführung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes. Sie dienen dadurch der Verbesserung des Schutzes der Meeresumwelt vor dem Einbringen von Abfällen oder sonstigen Stoffen und Gegenständen und somit auch dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Durch die geplante Gesetzesänderung wird sowohl Vorsorge gegen absehbare Belastungen der Meeresumwelt getroffen, als auch Gefahren für die menschliche Gesundheit vorgebeugt (Managementregel 1 und 4).

B. Besonderer Teil

I. Zu den Artikeln 1 bis 4 allgemein

Das Artikelgesetz ändert in den Artikeln 1 bis 4 das Hohe-See-Einbringungsgesetz, das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vom 17. Februar 1983, das Seeaufgabengesetz und das Schiffssicherheitsgesetz, um diese an die aktuellen Entwicklungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene anzupassen. Dies beinhaltet auch eine Anpassung von Einzelschriften an die geänderte Rechtslage auf der Ebene des europäischen Rechts. Die in den Einzelschriften verwendete Begrifflichkeit orientiert sich dabei an den der Gründung der Europäischen Union zu Grunde liegenden Verträge in der Fassung der Änderungen durch den Vertrag von Lissabon. Soweit in den Artikeln 1 bis 4 der Begriff „Rechtsakte der Europäischen Union“ verwendet wird, sind damit alle Rechtsakte im Sinne des Artikels 288 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gemeint, die rechtliche Verbindlichkeit aufweisen, mithin Verordnungen, Richtlinien oder Beschlüsse. Im Folgenden werden lediglich die terminologischen Änderungen noch gesondert begründet, die über diese Anpassung hinausgehen.

II. Zu den Artikeln 1 bis 4 im Einzelnen

Zu Artikel 1 (Änderung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes)

Die Änderungen im Hohe-See-Einbringungsgesetz beseitigen bislang bestehende Unklarheiten hinsichtlich des Voll-

zugs des Gesetzes durch die Klarstellung von Zuständigkeiten. Das Einbringen von Abfällen oder sonstigen Stoffen und Gegenständen in die Hohe See ist auch in der geltenden Fassung des Hohe-See-Einbringungsgesetzes grundsätzlich verboten. Durch die geplante Änderung des § 8 des Hohe-See-Einbringungsgesetzes wird jedoch die Möglichkeit für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie geschaffen, die notwendigen Maßnahmen zur Durchführung dieses Gesetzes zu treffen, welche im Wege der Verwaltungsvollstreckung durchgesetzt werden können. Die geplante Änderung des § 10 des Hohe-See-Einbringungsgesetzes ermächtigt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Erlass von Bußgeldverfügungen. Durch diese Gesetzesänderung wird das Ziel des Hohe-See-Einbringungsgesetzes, die Erhaltung der Meeresumwelt sowie deren Schutz vor Verschmutzung, konsequenter als bislang verwirklicht.

Zu Nummer 1 (Änderung des § 8 des Hohe-See-Einbringungsgesetzes)

Die bisherige Zuständigkeit des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in § 8 Absatz 1 Satz 1 Hohe-See-Einbringungsgesetz (alt), die sich nur auf die Erlaubnisse bezog, wird in einem neuen Absatz 1 Satz 1 geregelt und als allgemeine Zuständigkeitszuweisung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie formuliert. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nimmt bei der Durchführung dieses Gesetzes keine verkehrlichen, sondern umweltschützende Aufgaben wahr. Dabei wird der Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überschritten, so dass nicht nur im Hinblick auf die politische Verantwortung, sondern auch aus staatsorganisationsrechtlichen Gründen eine gesetzliche Übertragung dieser Fachaufsicht erforderlich ist. Davon unberührt bleibt die Übertragung anderer fachaufsichtlicher Aufgaben durch die Ressortvereinbarungen vom 22. Februar 1988 und 8. Februar 1989 zwischen dem (damaligen) Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Übrigen, die im Innenverhältnis weiterhin Bestand haben.

§ 8 Absatz 2 Hohe-See-Einbringungsgesetz (neu) enthält die neu geregelte Eingriffsermächtigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Durchsetzung der Regelungen des Hohe-See-Einbringungsgesetzes. Bisher wird im Gesetz zwar festgelegt, dass Abfälle und sonstige Stoffe und Gegenstände nicht in die Hohe See eingebracht werden dürfen. Eine ausdrückliche Eingriffsbefugnis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Durchsetzung von § 4 Satz 1 Hohe-See-Einbringungsgesetz fehlte jedoch. Durch die Einfügung einer spezialgesetzlichen Eingriffsbefugnis entfällt die bisherige Unsicherheit, inwieweit wegen der Regelungslücke im Hohe-See-Einbringungsgesetz auf das Bundespolizeirecht oder das allgemeine Gefahrenabwehrrecht auf dem Gebiet der Seeschifffahrt subsidiär zurückgegriffen werden kann. Die Eingriffsbefugnis bewegt sich innerhalb der durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 eingeräumten Hoheitsbefugnisse, insbesondere zur Durchsetzung völkerrechtlicher Befugnisse zur Unterbindung einer Verschmutzung der Meeresumwelt in der deutschen AWZ nach Maßgabe von dessen Artikel 216.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 10 des Hohe-See-Einbringungsgesetzes)

Zum effektiven Vollzug des Gesetzes wird in Artikel 2 Nummer 2 ausdrücklich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständige Ordnungswidrigkeitenbehörde festgelegt. Die Bußgeldtatbestände selbst sowie die Höhe der Bußgeldbewehrung bleiben unverändert.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 11 des Hohe-See-Einbringungsgesetzes)

Artikel 2 Nummer 3 enthält eine Folgeänderung und dient der Anpassung von Verweisen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Seeaufgabengesetzes, SeeAufgG)**Zu Nummer 1** (Änderung des § 1 SeeAufgG)**Zu Buchstabe a** (Änderung des § 1 Nummer 2 SeeAufgG)

Die Änderung des Standortes des in Klammern stehenden Wortes „Schifffahrtspolizei“ stellt eine redaktionelle Richtstellung der Legaldefinition dar.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 1 Nummer 10 SeeAufgG)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen haben durch die entsprechend angepasste VV-WSV 3303 „Durchführung des Nautischen Warn- und Nachrichtendienstes“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einvernehmlich die Übertragung der Fachaufsicht über den Seewarndienst vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest vereinbart. Über den Seewarndienst werden Verkehrsinformationen und -warnungen küstenweit verbreitet. Insofern besteht ein enger inhaltlicher Zusammenhang zur Maritimen Verkehrssicherung. Die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Herausgabe von Warnnachrichten allgemein fällt unter § 3 Absatz 1 SeeAufgG und bedarf keiner besonderen Ermächtigungsgrundlage. Dadurch, dass das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie diese Aufgabe nicht mehr durchführt, ist im Hinblick auf die Zuständigkeitsvorschrift des § 5 Absatz 1 Nummer 4 SeeAufgG, die auf die Aufgaben nach § 1 Nummer 10 SeeAufgG verweist, diese Aufgabennorm anzupassen.

Zu Buchstabe c (Änderung des § 1 Nummer 12 SeeAufgG)

Die Änderung vollzieht die Überarbeitung der in Bezug genommenen Richtlinie nach. Die Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Richtlinie 94/57/EG, ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20) wurde durch die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Richtlinie 2009/15/EG) und die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüber-

prüfungs- und besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) ersetzt. Entsprechend müssen vorliegend die Bezugnahmen angepasst werden.

Zu Buchstabe d (Änderung des § 1 Nummer 15 SeeAufgG)

Aufgrund der Änderung der Terminologie durch den für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Dezember 2009 in Kraft getretenen Vertrag von Lissabon (BGBl. 2009 II S. 1223) ist eine sprachliche Anpassung des innerstaatlichen Rechts erforderlich. Um auch künftige europarechtliche Regelungen in den Anwendungsbereich des § 1 Nummer 15 einzubeziehen, ist eine Erweiterung auf Rechtsakte der Europäischen Union erforderlich.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 3 SeeAufgG)**Zu Buchstabe a** (Aufhebung des § 3 Absatz 1 Satz 4 SeeAufgG)

Die Beschränkung der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf die Tätigkeit als Ermittlungspersonen war auf strafrechtlich relevante Sachverhalte in internationalen Übereinkommen zugeschnitten. Sie wird aber den erforderlichen und beabsichtigten Eingriffsbefugnissen nicht gerecht. Satz 4 wird daher aufgehoben.

Zu Buchstabe b (Neufassung des § 3 Absatz 1a SeeAufgG und Einfügung des neuen Absatzes 1b)

Der geänderte Absatz 1a erweitert die Befugnis der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Daten auch im Rahmen ihrer Aufgaben seewärts des Küstenmeeres nach § 1 Nummer 3 Buchstaben a und b SeeAufgG zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen und in Verbindung mit § 9e SeeAufgG in dem dort gesetzten Rahmen die bei ihnen vorhandenen Daten weiterzugeben.

In internationalen Übereinkommen werden nicht nur Aufgaben der nationalen Verwaltung begründet, die sich auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für den Bereich seewärts des Küstenmeeres beziehen; vielmehr werden auch sonstige Aufgaben zugewiesen, zum Beispiel Konsultations- und Kooperationsverpflichtungen. Diese machen eine Behördenzuständigkeit, hier der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, erforderlich. Dem trägt der neue Absatz 1b Rechnung, der sich auf die Aufgaben nach § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG bezieht. Diese Vorschrift wird als solche nicht geändert. Sie ist als Auffangtatbestand für Aufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt dynamischer Natur und spiegelt das umfangreiche Aufgabenspektrum wider, das sich insbesondere auch durch bilaterale, europäische und internationale Vereinbarungen entwickelt hat und ständigen Veränderungen unterworfen ist. Die Aufgaben betreffen beispielsweise technische Zusammenarbeit, Hilfeleistungen, gemeinsame Übungen, die Erarbeitung von Notfallplänen, Informationsaustausch, verkehrsbezogene Beobachtungen und ähnliches mehr. Die Formulierung „soweit sie ihnen übertragen werden“ im neu eingefügten § 3 Absatz 1b SeeAufgG ist daher offen gehalten und auf keine bestimmte rechtliche Form der Aufgabenzuweisung beschränkt, da die Übertragungsform von der Qualität und Rechtsnatur der jeweiligen Aufgabe abhängt.

Diese optionale Aufgabenzuweisung enthält selbst keine Eingriffsermächtigung bezüglich der Rechte und Pflichten

Dritter, die sich erforderlichenfalls aus ergänzenden Befugnisnormen ergeben müsste. § 3 Absatz 1b SeeAufgG stellt für die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Pendant dar zu § 5 Absatz 1 Nummer 3 SeeAufgG hinsichtlich der auf § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG bezogenen Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie. Während diesem Aufgaben übertragen werden, die primär wissenschaftlich-technischer Natur sind, handelt es sich bei den nach § 3 Absatz 1b in Verbindung mit § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG übertragenen Aufgaben um solche, die operativer Natur sind.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 3b Absatz 3 SeeAufgG)

Die Ergänzung dient der redaktionellen Anpassung des § 3b Absatz 3 SeeAufgG an die internationale Rechtsentwicklung, in der der Schutz der Meeresumwelt neben den anderen Schutzgütern genannt wird.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 3d SeeAufgG)

Im Hinblick auf die Wahrnehmung von Aufgaben nach § 1 Nummer 11 SeeAufgG wird das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Verwaltungsvollstreckungsgesetz sowie das Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei der Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes für entsprechend anwendbar erklärt, da diese Gesetze außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes nicht gelten. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Wahrnehmung dieser Aufgaben wird auf die Begründung zu Nummer 5 Buchstabe c verwiesen.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 5 SeeAufgG)

Zu Buchstabe a (Änderung des § 5 Absatz 1 Satz 2 SeeAufgG)

Zu Doppelbuchstabe aa

(Änderung des § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 SeeAufgG)

§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 SeeAufgG wird um die Bezugnahme auf § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG erweitert. Diese Vorschrift, die als solche nicht geändert wird, ist als Auffangtatbestand für Aufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt dynamischer Natur und spiegelt das umfangreiche Aufgabenspektrum wider, das sich insbesondere auch durch bilaterale, europäische und internationale Vereinbarungen entwickelt hat und ständigen Veränderungen unterworfen ist. Die Aufgaben betreffen beispielsweise Konsultations- und Kooperationsverpflichtungen, Informationsaustausch, wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit und ähnliches mehr. Die Formulierung „soweit sie ihm übertragen werden“ ist offen gehalten und auf keine bestimmte rechtliche Form der Aufgabenzuweisung beschränkt, da die Übertragungsform von der Qualität und Rechtsnatur der jeweiligen Aufgabe abhängt.

Diese optionale Aufgabenzuweisung enthält selbst keine Eingriffsermächtigung bezüglich der Rechte und Pflichten Dritter, die sich erforderlichenfalls aus ergänzenden Befugnisnormen ergeben müsste. Der erweiterte § 5 Absatz 1 Nummer 3 SeeAufgG stellt für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie das Pendant zu § 3 Absatz 1b SeeAufgG hinsichtlich der auf § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG bezogenen Aufgaben der Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dar. Während diesen Behörden

Aufgaben übertragen werden, die primär operativer Natur sind, handelt es sich bei den nach § 5 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit § 1 Nummer 3 Buchstabe e SeeAufgG übertragenen Aufgaben um solche, die vorwiegend wissenschaftlich-technischer Natur sind.

Zu Doppelbuchstabe bb

(Änderung des § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 SeeAufgG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zum neu eingefügten § 5 Absatz 2a SeeAufgG in Buchstabe c (siehe die Ausführungen unten zu Buchstabe c).

Zu Doppelbuchstabe cc

(Änderung des § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4a SeeAufgG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an den Wortlaut des § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4b SeeAufgG.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 5 Absatz 2 SeeAufgG)

Zu Doppelbuchstabe aa

(Neufassung des § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 SeeAufgG)

Die Aktualisierung ist erforderlich, da die Richtlinie 2009/15/EG die Richtlinie 94/57/EG ersetzt.

Zu Doppelbuchstabe bb

(Änderung des § 5 Absatz 2 Satz 4 SeeAufgG)

Die See-Berufsgenossenschaft und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung haben sich durch Fusionsvertrag vom 29. September 2009 zusammengeschlossen und bilden seit dem 1. Januar 2010 die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die frühere Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft wurde innerhalb der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Organisationseinheit „Dienststelle Schiffssicherheit“ umgewandelt. In seiner Sitzung am 13. April 2010 hat der Vorstand der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft die Errichtung der Dienststelle Schiffssicherheit mit Sitz in Hamburg beschlossen. Die Dienststelle Schiffssicherheit untersteht der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Dienstaufsicht obliegt der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Durch die Gesetzesänderung wird der Umstrukturierung Rechnung getragen. Vorschriften über die soziale Selbstverwaltung finden keine Anwendung.

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft tritt die Rechtsnachfolge der See-Berufsgenossenschaft an. Die Bezugnahme auf die See-Berufsgenossenschaft in § 5 Absatz 2 Satz 4 SeeAufgG ist daher zu ändern.

Zu Buchstabe c (Einfügung des § 5 Absatz 2a – neu – und 2b – neu – SeeAufgG)

Die Verordnungsermächtigung im neuen Absatz 2a dient der Konkretisierung der Aufgabenzuweisung des § 1 Nummer 11 SeeAufgG. Der Bundesrechnungshof hatte beanstandet, dass die Aufgabenverteilung im Bereich der meereskundlichen Forschung nach § 1 Nummer 11 SeeAufgG nicht ausreichend klar sei, weil das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in einigen Fällen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und

in anderen Fällen für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit tätig wird. Eine Verordnungsermächtigung zur Bestimmung der meereskundlichen Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie auf dem Gebiet der Seeschifffahrt ist erforderlich, weil § 1 Nummer 11 SeeAufgG für eine Aufgabenabgrenzung zu den vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wahrgenommenen Aufgaben zu unpräzise ist und bereits mehrfach Diskussionen über Aufsicht und Ressourcen ausgelöst hat. Diese Fragestellungen können nicht lediglich durch Erlass geklärt werden.

Parallel ist eine entsprechende Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Wasserhaushaltsgesetz vorgesehen. Auf der Grundlage dieser beiden Verordnungsermächtigungen soll dann eine gemeinsame Verordnung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verabschiedet werden, welche die Tätigkeit des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Bereich der meereskundlichen Forschung so konkretisiert, dass die Zuständigkeitsbereiche des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit klar voneinander getrennt sind.

Soweit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bereits Aufgaben aus Geschäftsbereichen anderer Ressorts zugewiesen worden sind oder in Zukunft zugewiesen werden, ist in der Regel auch die Übertragung der Fachaufsicht sinnvoll. Dies ist bisher durch Ressortvereinbarung ohne gesetzliche Grundlage geschehen. Die Vereinbarung kann deshalb nur das Innenverhältnis der betroffenen Ressorts regeln. Um der politischen Verantwortung gerecht zu werden, im Interesse der Rechtsklarheit und um Außenwirkung entfalten zu können, ist für die Übertragung der Fachaufsicht jedoch eine gesetzliche Grundlage erforderlich, die die Ermächtigung für eine Rechtsverordnung regelt.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 6 SeeAufgG)

Zu Buchstabe a (Einfügung des § 6 Absatz 1a SeeAufgG neu)

Die Schaffung des § 6 Absatz 1a SeeAufgG dient der endgültigen Umsetzung der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten. In Artikel 6 der Richtlinie werden die Mitgliedstaaten unter anderem verpflichtet, von Schiffen, die ihre Flagge führen, bestimmte für die Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit relevante Daten zu erfassen und aufzubewahren. Dazu gehören die Zeitpunkte der im Rahmen der Flaggenstaatskontrollen durchgeführten Besichtigungen (Artikel 6b der Richtlinie 2009/20/EG), die Identifikation der ausländischen Behörde, die das Schiff im Rahmen einer Hafenstaatkontrolle überprüft hat (Artikel 6d der Richtlinie 2009/20/EG), und das Ergebnis der Überprüfung (Artikel 6e der Richtlinie 2009/20/EG).

Gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 1 Nummer 4 SeeAufgG ist für die Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Schiffen die Berufsgenossenschaft für

Verkehr und Transportwirtschaft zuständig. Durch die Schaffung des § 6 Absatz 1a SeeAufgG wird die Speicherung entsprechender Daten in der Schiffsdatenbank DIOS und der ISM-Datenbank der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft im Seeaufgabengesetz verankert.

Zu Buchstabe b (Neufassung des § 6 Absatz 2 SeeAufgG)

Die Neufassung des § 6 Absatz 2 SeeAufgG nimmt erforderliche redaktionelle Anpassungen vor. So ersetzt die Richtlinie 2009/15/EG die Richtlinie 94/57/EG, und Änderungen im Produktsicherheitsgesetz werden nachvollzogen.

Zudem sind inhaltliche Änderungen im Bereich der Überprüfung und Sicherheitszertifizierung von Schiffen, die innerhalb des Binnenmarktes die Flagge eines Mitgliedstaates führen, notwendig. Die Dienstleistungsfreiheit ist zu gewährleisten. Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft kann sich deshalb außerhalb der Aufgaben, die in der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 2009/15/EG aufgeführt sind, neben dem Germanischen Lloyd auch der Hilfe anderer anerkannter Organisationen bedienen.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 7a Absatz 1 SeeAufgG)

Bislang wird in § 7a Absatz 1 SeeAufgG Bezug auf „Rechtsverordnungen nach Absatz 2“ genommen. Allerdings ermächtigt nicht Absatz 2, sondern Absatz 3 das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ohne Zustimmung des Bundesrates Regelungen für Schiffsausrüstung durch Rechtsverordnungen zu erlassen. Die Änderung trägt diesem Umstand Rechnung.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 8a Satz 3 SeeAufgG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 9 (Änderung des § 9 SeeAufgG)

Zu Buchstabe a (Änderung des § 9 Absatz 1 SeeAufgG)

Zu Doppelbuchstabe aa

(Änderung des § 9 Absatz 1 Satz 1 SeeAufgG)

Die Ergänzung um die neue Nummer 2a dient der Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens, da die Ausführung der verkehrsrechtlichen Verhaltenspflichten des Wrackbeseitigungsübereinkommens nicht vollständig auf die Verordnungsermächtigung des § 9 SeeAufgG in der geltenden Fassung gestützt werden kann. Die flaggenstaatliche Durchsetzung der Wrackbeseitigungspflicht des eingetragenen Eigentümers bedarf einer speziellen Ermächtigungsgrundlage.

Zu Doppelbuchstabe bb

(Änderung des § 9 Absatz 1 Satz 2 SeeAufgG)

Mit der Änderung werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, den Kreis der Bootsbesichtigter in der Sportschifffahrt zu erweitern. Die Änderung entspricht der gleichlautenden Forderung des Bundestagsbeschlusses „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ (Bundestagsdrucksache 16/5416). Derzeit umfassen die Ermächtigungen von § 9 Absatz 1 Satz 2 und 3 SeeAufgG nicht die Möglichkeit, die Besichtigung von Wasserfahrzeugen durch private Personen mit besonderer Sachkunde anzuerkennen.

Durch die Heranziehung von zum Beispiel öffentlich bestellten Sachverständigen im Bereich Bootsbau würden die bislang für die Bootsbesichtigungen zuständigen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung finanziell entlastet. Auch kann der Zeugniserteilungsprozess in der Sportschiffahrt zugunsten der Antragsteller beschleunigt werden, wenn diese vor Antragstellung verpflichtet werden, die erforderliche Bootsbesichtigung durch anerkannte Dritte durchführen zu lassen. Diese Praxis hat sich in der Sportschiffahrt im Binnenbereich bereits bewährt.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 9 Absatz 3 SeeAufgG)

Einer Einvernehmensregelung bedarf es an dieser Stelle nicht mehr. Das Bundesministerium der Justiz ist im Rahmen der Rechtsprüfung ausreichend beteiligt.

Zu Buchstabe c (Änderung des § 9 Absatz 4 Satz 2 SeeAufgG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Buchstabe d (Änderung des § 9 Absatz 5 Satz 2 SeeAufgG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Die Begriffsbestimmungen des § 2 Absatz 2a Gerätesicherheitsgesetz wurde ohne Änderung in § 2 Nummer 30 Produktsicherheitsgesetz überführt.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 9c SeeAufgG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 11 (Änderung des § 9e SeeAufgG)

Zu Buchstabe a (Änderung des § 9e Absatz 1 SeeAufgG)

Zu den Doppelbuchstaben aa, cc und dd

Die Ergänzung in Absatz 1 in der Nummer 1 sowie die Einfügung der neuen Nummern 11 bis 13 betreffen die Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens in diesem Gesetz und aufgrund der nach § 9 SeeAufgG zu erlassenden Rechtsverordnung.

So hat der Kapitän eines Schiffes beziehungsweise der Betreiber nach Artikel 5 des Wrackbeseitigungsübereinkommens dem betroffenen Küstenstaat unverzüglich zu melden, wenn das Schiff in einen Seeunfall verwickelt war, durch den ein Wrack entstanden ist. Die Meldung muss nach Artikel 5 Absatz 2 des Wrackbeseitigungsübereinkommens bestimmte Angaben enthalten, die sich auf den eingetragenen Eigentümer und das Wrack beziehen. Teilweise fallen die nach Artikel 5 Absatz 2 erforderlichen Angaben bereits unter die bestehenden Nummern von § 9e Absatz 1 SeeAufgG, nämlich Name und Geschäftssitz des eingetragenen Eigentümers (Nummer 3), Typ, Größe und Bauart des Wracks (Nummern 1 und 2) sowie die Art und Menge der Ladung, insbesondere gefährliche und giftige Stoffe (Nummer 9). Ebenfalls muss die Meldung die von der neuen Nummer 11 erfassten Angaben zu den sich an Bord befindlichen Mengen und Arten von Öl, einschließlich Bunkeröl und Schmieröl, enthalten sowie Angaben nach der neuen Nummer 12 zur Art des Schadens und dem Zustand des Wracks sowie seiner Position.

Nicht alle der hier genannten Daten sind personenbezogen. Vor dem Hintergrund, dass sämtliche Daten mit verhältnismäßig geringem Aufwand personenbeziehbar sind, sollen jedoch die Regeln für personenbezogene Daten für alle im Katalog genannten Daten angewandt werden. Dies ändert nichts an dem allgemeinen Grundsatz, dass nicht personenbezogene Daten auch ohne Ermächtigungsgrundlage erhoben und übermittelt werden dürfen.

Diese in den Katalog aufgenommenen Angaben sind notwendig, damit der betroffene Küstenstaat die Feststellung treffen kann, ob von dem Wrack eine Gefahr ausgeht (Artikel 6 des Wrackbeseitigungsübereinkommens), damit die beteiligten Seeleute und Staaten über die Art und Position des Wracks unterrichtet, das Wrack genau lokalisiert (Artikel 7) und markiert werden (Artikel 8) sowie erforderlichenfalls die Wrackbeseitigung eingeleitet werden kann (Artikel 9).

Zu Doppelbuchstabe bb

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 9e Absatz 3 SeeAufgG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 9f Absatz 4 Satz 3 SeeAufgG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen)

Das Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ist wegen Nichtvereinbarkeit mit EU-Recht nach Kündigung für die Bundesrepublik Deutschland am 26. September 2008 außer Kraft getreten. Die Ausführungsregelungen in den Artikeln 2 bis 7 des Vertragsgesetzes vom 17. Februar 1983 (BGBl. 1983 II S. 62) werden im Wege der Rechtsbereinigung aufgehoben.

Zu Artikel 4 (Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes, SchSG)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 1 Absatz 2 Satz 1 und des § 2 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2 SchSG)

Es erfolgt eine ergänzende Bezugnahme auch auf zukünftige Rechtsakte der Europäischen Union, die in Abschnitt D der Anlage zum SchSG aufgenommen werden. Durch den Vertrag von Lissabon hat sich die Terminologie geändert, so dass zukünftig nur noch von Rechtsakten der Europäischen Union die Rede ist. Da die Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften in Abschnitt D der Anlage weiterhin gelten, erfolgt eine Ergänzung und keine Ersetzung der Bezugnahme.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 3 Satz 1 SchSG)

Soweit es um Umweltgefahren geht, wird vom bisherigen Wortlaut her nur die Meeresumwelt erfasst. Durch die Ergänzung um den Schutz der Luft vor Gefahren, die von

der Seeschifffahrt ausgehen, wird der Schutzbereich der MARPOL-Schutzgüter (MARPOL = Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) einbezogen. Dort werden Meeresverschmutzung und Luftverunreinigung durch Schiffe erfasst. CO₂-Emissionen, die nach deutschem Verständnis keine Umwelt-, sondern eine Klimaschädigung darstellen, werden von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) als Luftverschmutzung durch Schiffe angesehen. Dieser Auffassung soll für § 3 Satz 1 SchSG gefolgt werden. Angesichts des in § 1 SchSG dargelegten Ziels, den Umweltschutz auf See zu gewährleisten, muss auch der Schutz vor anderen von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren einbezogen werden. Die ausdrückliche Einbeziehung des Schutzes vor widerrechtlichen Beeinträchtigungen, eingefügt durch Artikel 2 Nummer 3 des Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht (BGBl. 2008 I S. 706, 711), soll sicherstellen, dass Umweltbelange auch geschützt werden, wenn noch keine Gefahr droht.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 5 SchSG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 6 Absatz 4 Satz 1 SchSG)

In Abschnitt E der Anlage zum SchSG wird neben den anerkannten Regeln der Technik auch die seemännische Praxis genannt. Diesen Bezug stellt § 6 Absatz 4 Satz 1 SchSG bislang nicht her. Die Ergänzung korrigiert dieses redaktionelle Versehen.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 7 Nummer 1 SchSG)

Bei dieser Änderung handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung an Nummer 2.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 11 SchSG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 13 Absatz 1 SchSG)

§ 13 Absatz 1 SchSG soll sicherstellen, dass Maßnahmen der zuständigen Behörden bei Verstößen den internationalen Regelungen Rechnung tragen. Nach Absatz 1 werden von dieser Regelung zum einen Verstöße gegen internationale Schiffssicherheitsregelungen, zum anderen Verstöße gegen Pflichten nach dem Schiffssicherheitsgesetz erfasst. Wegen der in anderen Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes vorgenommenen begrifflichen Trennung ist zwischen Schiffssicherheitsregelungen und Umweltvorschriften zu unterscheiden. Das bedeutet, dass Umweltverstöße nur dann unter die Regelung fallen, wenn sie eine Verletzung von Pflichten nach dem Schiffssicherheitsgesetz darstellen. Hier von ist zwar regelmäßig auszugehen, dennoch soll mit der Ergänzung in § 13 Absatz 1 SchSG eine entsprechende Klarstellung dieses Zusammenhanges erfolgen.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 14 Absatz 2 SchSG)

Auf Grund des pauschalen Verweises auf Abschnitt A der Anlage zum SchSG, der Sicherheit und Umweltschutz er-

fasst, muss § 14 Absatz 2 SchSG so verstanden werden, dass auch die entsprechenden Umweltschutzstandards einzuhalten sind. Die Ergänzung dient der Klarstellung dieses Verweises.

Zu Nummer 9 (Änderung des § 15 SchSG)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

Zu Nummer 10 (Änderung der Anlage zum SchSG, Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard)

Zu Buchstabe a (Änderung des Abschnitts C.II 2)

Zur Bildung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft durch die Fusion der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung und der See-Berufsgenossenschaft wird im Einzelnen auf die Begründung zu Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (Änderung des § 5 Absatz 2 SeeAufgG) verwiesen. Die Bezugnahme auf die See-Berufsgenossenschaft im Abschnitt C.II.2 der Anlage zum SchSG ist daher zu ändern.

Zu Buchstabe b (Änderung der Überschrift des Abschnitts D)

Vergleiche die Ausführungen zu Abschnitt B. I.

III. Zu Artikel 5 (Seeversicherungsnachweisgesetz–SeeVersNachwG)

1. Allgemeiner Teil

Durch das Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt soll ein einheitlicher Rechtsrahmen für die Umsetzung der Richtlinie 2009/20/EG und der versicherungsbezogenen Verpflichtungen aus dem Wrackbeseitigungsübereinkommen sowie für die Ausführung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 geschaffen werden. Es enthält eine Ermächtigung für eine Durchführungsverordnung über die Ausstellung von staatlichen Haftungsbescheinigungen.

Am 29. Mai 2009 ist die Richtlinie 2009/20/EG in Kraft getreten. Ziel der Richtlinie ist die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen zum 1. Januar 2012. Der nationale Gesetzgeber muss sicherstellen, dass sowohl Schiffe, die die Flagge der Bundesrepublik Deutschland führen, als auch Schiffe, die in einen Hafen im Inland einlaufen, über eine Versicherung verfügen. Die Einhaltung einer entsprechenden Versicherungsverpflichtung soll durch ein System von wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen für Verstöße gegen die erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften gewährleistet werden.

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen soll, wie sich aus dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen ergibt, ratifiziert werden. Im Rahmen des Seeversicherungsnachweisgesetzes und der auf seiner Grundlage zu erlassenden Durchführungsverordnung über die Ausstellung von Versicherungsnachweisen werden diejenigen Regelungen des Übereinkommens umgesetzt, die Versicherungspflichten, Versicherungsnachweispflichten und die Ausstellung von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen für Seeschiffe betreffen.

Am 29. Mai 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 in Kraft getreten. Sie gilt ab dem 31. Dezember 2012. Ziel der Verordnung ist eine Verbesserung der Haftungsregeln für Tod oder Körperverletzung sowie für Gepäckschäden von Reisenden. Mit der Verordnung werden die in Anhang I und II der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 wiedergegebenen Teile des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung (Athener Übereinkommen) und der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, in das Unionsrecht übernommen. Die Verordnung normiert eine Versicherungspflicht des Beförderers, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, um dessen Haftung in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Fahrgästen auf Schiffen abzudecken. Die unmittelbar anwendbare Verordnung erfordert geringfügige Ausführungsregelungen im innerstaatlichen Recht. Beispielsweise besteht hinsichtlich des Anwendungszeitpunktes der Verordnung auf Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt ein gewisser Gestaltungsspielraum. Zudem muss für bestimmte Pflichten ein Pflichtiger bestimmt werden.

2. Besonderer Teil

Zu § 1

Durch § 1 SeeVersNachwG soll die Zielsetzung der Einführung von Versicherungspflichten und Versicherungsnachweispflichten für bestimmte Seeforderungen und der Geltungsbereich des Gesetzes klargestellt werden.

Zu § 2

§ 2 Absatz 1 SeeVersNachwG regelt die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers eines Schiffes für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens in Umsetzung der Artikel 2 bis 4 der Richtlinie 2009/20/EG. Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen erfasst Haftungsansprüche für Schäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eintreten, insbesondere wegen Tod und Körperverletzung, der Beschädigung von Sachen oder Schäden infolge Verspätung bei der Beförderung von Gütern. Von der Versicherungspflicht erfasst sind Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von mindestens 300, die die Bundesflagge führen oder, unabhängig von der geführten Flagge, einen Hafen im Inland anlaufen. Ausgenommen sind Kriegsschiffe, Flottenschiffe und sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke verwendet werden. Die Ausnahmeregelung geht zurück auf Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2009/20/EG und schafft in Übereinstimmung mit § 4 Satz 2 eine Ausnahmeregelung, die den üblichen internationalen Regelungen entspricht. Die Versicherung muss den Voraussetzungen des Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2009/20/EG entsprechen und eine Deckung bis zu den im Haftungsbeschränkungsübereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen gewährleisten.

§ 2 Absatz 2 SeeVersNachwG definiert den Begriff des „Schiffseigentümers“ im Sinne des Artikels 3 Buchstabe a der Richtlinie 2009/20/EG.

Zu § 3

§ 3 Absatz 1 SeeVersNachwG verlangt, in Umsetzung des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/20/EG, dass das Bestehen einer Versicherung nach § 2 SeeVersNachwG durch eine vom Versicherer auszustellende Versicherungsbescheinigung nachgewiesen wird. Eine staatlich ausgestellte Haftungsbescheinigung ist nicht erforderlich. Betrachtet man die Versicherungspraxis, so gibt es jedoch keine einzelne Versicherung, die alle vom Haftungsbeschränkungsübereinkommen erfassten Forderungen abdeckt. Nach Auskunft der Europäischen Kommission ist jedoch eine einzelne Bescheinigung über eine Versicherung, entsprechend der von der International Group of P & I Clubs angebotenen, als Versicherungsbescheinigung nach der Richtlinie 2009/20/EG anzuerkennen.

§ 3 Absatz 2 SeeVersNachwG enthält unter Verweis auf Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2009/20/EG die formalen Anforderungen an die vom Versicherer auszustellende Versicherungsbescheinigung.

§ 3 Absatz 3 SeeVersNachwG weist die Mitführungspflicht aus Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/20/EG dem Schiffseigentümer und dem Schiffsführer zu. Der Schiffsführer wird zudem zur Vorlage der Versicherungsbescheinigung bei Kontrollen verpflichtet.

Zu § 4

§ 4 SeeVersNachwG regelt die Versicherungspflicht des eingetragenen Eigentümers eines Schiffes für die Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen in Umsetzung von Artikel 12 Absatz 1. Erfasst sind gemäß Artikel 10 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens Kostenforderungen für die Lokalisierung, Markierung und Beseitigung von Wracks. Von der Versicherungspflicht erfasst sind Schiffe von 300 BRZ oder mehr, die die Bundesflagge führen oder, unabhängig von der geführten Flagge, einen Hafen im Inland anlaufen. Satz 2 entspricht der Regelung in § 2 Absatz 1 Satz 2 und geht zurück auf Artikel 4 Absatz 2 des Wrackbeseitigungsübereinkommens. Die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit muss den Voraussetzungen des Artikel 12 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens entsprechen. Die Höhe der Sicherheit muss den anwendbaren nationalen und internationalen Haftungsbeschränkungen entsprechen, jedoch in keinem Fall den Betrag überschreiten, der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens errechnet wurde. Die Bundesrepublik Deutschland hat einen Vorbehalt nach Artikel 18 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens erklärt, so dass sich die Höhe der Sicherheit grundsätzlich nach § 612 Handelsgesetzbuch* richtet.

Die Versicherungspflicht bezieht sich nur auf Maßnahmen, die nicht aufgrund des Internationalen Übereinkommens von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen (BGBl. 1975 II S. 137) in der jeweils geltenden Fassung (Internationales Übereinkommen von 1969) oder des Protokolls von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere

* Vergleiche Entwurf Bundestagsdrucksache 17/10309.

Stoffe als Öl in der jeweils geltenden Fassung (Protokoll von 1973, BGBl. 1985 II S. 596) ergriffen werden. Nicht erfasst sind damit Maßnahmen auf Hoher See zur Verhütung, Verringerung oder Beseitigung unmittelbarer ernster Gefahren, die für die Küsten der Bundesrepublik Deutschland oder verwandte Interessen aus einer tatsächlichen oder drohenden Verschmutzung der See durch Öl oder durch andere Stoffe als Öl infolge eines Seeunfalls oder damit verbundener Handlungen erwachsen.

Dies folgt aus Artikel 12 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens, auf den § 4 SeeVersNachwG verweist. Nach Artikel 12 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens besteht eine Versicherungspflicht nur in Bezug auf die Haftung des eingetragenen Eigentümers „nach diesem Übereinkommen“. Nach Artikel 4 Absatz 1 des Wrackbeseitigungsübereinkommens findet dieses keine Anwendung auf Maßnahmen nach dem Internationalen Übereinkommen von 1969 oder nach dem Protokoll von 1973.

Zu § 5

§ 5 Absatz 1 SeeVersNachwG verlangt, in Umsetzung des Artikels 12 Absatz 2 des Wrackbeseitigungsübereinkommens, dass das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach § 4 SeeVersNachwG für die Haftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen durch eine von dem nach Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 des Übereinkommens zuständigen Vertragsstaat auszustellende Bescheinigung nachzuweisen ist.

§ 5 Absatz 2 SeeVersNachwG legt die wesentlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen fest. Das Verfahren zur Erteilung dieser Bescheinigung soll im Einzelnen durch Rechtsverordnung nach § 9 SeeVersNachwG geregelt werden.

Dabei wird zunächst zum Ausdruck gebracht, dass Bescheinigungen von Behörden der Bundesrepublik Deutschland nur für Schiffe, die die Bundesflagge führen, und für Schiffe, die die Flagge eines Nichtvertragsstaates führen, ausgestellt werden. Für Schiffe, die die Flagge eines anderen Vertragsstaates des Wrackbeseitigungsübereinkommens führen, ist die Bescheinigung dagegen bei dem jeweiligen Flaggenstaat zu beantragen. Damit sollen im Einklang mit der internationalen Rechtsentwicklung Schiffe deutscher Eigentümer, die zeitweise ausgeflaggt sind, vom Anwendungsbereich des § 6 Absatz 1 SeeVersNachwG ausgeschlossen werden.

In Fällen der zeitlich begrenzten Ausflaggung von Schiffen gilt nicht der ursprüngliche Registerstaat, sondern der Flaggenstaat als „Staat des Schiffregisters“ im Sinne des Artikels 12 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 11 des Wrackbeseitigungsübereinkommens. Das Problem eines möglichen Zuständigkeitskonflikts wurde für das Wrackbeseitigungsübereinkommen von der durch die IMO-Vollversammlung am 30. Dezember 2011 verabschiedeten Entschließung A.1057(27) zugunsten des Flaggenstaates entschieden.

Sachlich ist die Erteilung der Bescheinigung von dem Nachweis abhängig, dass eine den Vorschriften des Wrackbeseitigungsübereinkommens entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht. Die Bescheinigung wird jedoch nicht erteilt, wenn begründeter Anlass für die

Annahme besteht, dass der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

Soweit von Vertragsstaaten Bescheinigungen für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten ausgestellt werden, sind diese nach Artikel 12 Absatz 9 des Wrackbeseitigungsübereinkommens von den anderen Vertragsstaaten anzuerkennen.

§ 5 Absatz 3 SeeVersNachwG weist die Mitführungspflicht nach Artikel 12 Absatz 5 des Wrackbeseitigungsübereinkommens dem eingetragenen Eigentümer und dem Schiffsführer zu. Der Schiffsführer wird zudem zur Vorlage der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung bei Kontrollen verpflichtet.

§ 5 Absatz 4 SeeVersNachwG verpflichtet den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, im Falle eines Wracks, von dem festgestellt wurde, dass von ihm eine Gefahr ausgeht, der zuständigen Behörde des betroffenen Küstenstaates die Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung vorzulegen. Durch diese Pflicht soll sichergestellt werden, dass der betroffene Küstenstaat umgehend mit dem Sicherheitsgeber Kontakt aufnehmen und so seine Kostenforderungen sichern kann. § 3 Absatz 4 SeeVersNachwG dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 3 des Wrackbeseitigungsübereinkommens.

Zu § 6

§ 6 SeeVersNachwG konkretisiert die in Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 5 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 normierte Pflicht zur Mitführung der Personenhaftungsbescheinigung. Sie wird dem Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, und dem Schiffsführer als Pflichtigen zugewiesen. Der Schiffsführer wird zudem zur Vorlage der Personenhaftungsbescheinigung bei Kontrollen verpflichtet. Nur durch diese Konkretisierung der Pflichtigen ist im deutschen Recht eine effektive Durchsetzung der sich unmittelbar aus der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 ergebenden Pflicht möglich. Zur Durchsetzung der Pflicht ist Deutschland gemäß Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4*bis* Absatz 13 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 verpflichtet. Dementsprechend wird eine Zuwiderhandlung gegen § 6 SeeVersNachwG in § 12 Absatz 1 Nummer 2 und 3 SeeVersNachwG als Ordnungswidrigkeit qualifiziert.

Zu § 7

Nach § 7 Absatz 1 SeeVersNachwG kann ein Schiff bei Verstoß gegen die Mitführungs- und Vorlagepflichten aus § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und § 6 SeeVersNachwG solange festgehalten werden, bis der erforderliche Versicherungsnachweis erbracht ist. Diese Sanktion verleiht der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit erheblichen Nachdruck. Zudem wird die Wahrscheinlichkeit eines nicht versicherten Schadensereignisses durch eine Festhaltung im Hafen deutlich verringert. Die Sanktion des Festhaltens des Schiffes orientiert sich an den in § 10 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit § 11 Absatz 1 Nummer 2 der Schiffssicherheitsverordnung festgeschriebenen Grundsätzen bei Kontrollen in Schiffssicherheitsangelegenheiten.

§ 7 Absatz 2 SeeVersNachwG dient der Umsetzung des Artikels 5 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/20/EG, wonach

EU-Mitgliedstaaten Schiffen, die aufgrund einer Anordnung anderer EU-Mitgliedstaaten aus deren Häfen ausgewiesen wurden, den Zugang so lange zu verweigern haben, bis die dem Artikel 6 Richtlinie 2009/20/EG entsprechende Versicherungsbescheinigung vorgewiesen wird.

§ 7 Absatz 3 SeeVersNachwG behandelt die behördliche Kontrolle der Mitführungs- und Vorlagepflichten aus § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und § 6 SeeVersNachwG.

Zu § 8

Nach § 8 Absatz 1 SeeVersNachwG ist die Bundesverwaltung für die Ausführung aller nach diesem Gesetz und der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 vorgesehenen behördlichen Handlungen zuständig.

Für die Ausstellung von Haftungsbescheinigungen nach § 5 Absatz 1 und 2 des SeeVersNachwG und Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I Artikel 4bis Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 ist nach § 8 Absatz 2 SeeVersNachwG das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig.

Für die Kontroll- und Durchsetzungsmaßnahmen nach § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und §§ 6 und 7 des SeeVersNachwG ist nach § 8 Absatz 3 SeeVersNachwG die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zuständig. Der Verweis auf die entsprechende Anwendung des § 6 und 9e des SeeAufgG ist erforderlich, da die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft im Rahmen ihrer schon bestehenden Kontrollaufgaben aus dem Schiffssicherheitsrecht tätig wird.

Zu § 9

§ 9 SeeVersNachwG ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als der für das Seeversicherungswesen zuständigen obersten Bundesbehörde, Rechtsverordnungen zu erlassen. Nummer 1 und 2 dienen dem Erlass von Rechtsverordnungen, die die Voraussetzungen und das Verfahren für die Ausstellung von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen und Personenhaftungsbescheinigungen und deren Einziehung näher regeln sollen.

§ 9 des SeeVersNachwG enthält keine Ermächtigung zum Erlass einer Gebührenverordnung, obwohl die Amtshandlungen nach diesem Gesetz gebührenpflichtig sein sollen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes (Bundesratsdrucksache 305/12) besteht kein Bedürfnis mehr für eine fachgesetzliche Regelung im Seeversicherungsnachweisgesetz, da das Bundesgebührengesetz (BGebG) – Artikel 1 –) als Besondere Gebührenverordnung des jeweiligen Ressorts (vgl. § 22 Absatz 4 BGebG-E) sowohl die Ermächtigung zur Erhebung von Gebühren und Auslagen (vgl. § 1 BGebG-E) als auch zum Erlass einer Gebührenverordnung enthält.

Zu § 10

§ 10 SeeVersNachwG enthält die datenschutzrechtlichen Bestimmungen in Bezug auf die zur Ausstellung, Einziehung und Kontrolle von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen und Personenhaftungsbescheinigungen sowie Versicherungsbescheinigungen durch die zuständigen

Stellen zu erhebenden, zu verarbeitenden und zu nutzenden Informationen einschließlich personenbezogener Daten.

Zu § 11

§ 11 SeeVersNachwG stellt das Fehlen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit bei einer Beförderung, die der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 unterfällt, unter Strafe. Da der Ausgleich von Personenschäden sichergestellt werden soll, erscheint es sachgerecht, das Fehlen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit mit Strafe zu bewehren und nicht nur als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Dies entspricht der Wertung in § 7 Ölschadengesetz vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770), der das Nichtbestehen einer Versicherung nach dem Gesetz bestraft und damit den Ausgleich von Umweltschäden durch Ölverschmutzungen sicherstellt.

Adressat der Strafvorschrift des § 11 SeeVersNachwG ist der zur Aufrechterhaltung der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit verpflichtete Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt. Nach § 11 Absatz 1 SeeVersNachwG wird der vorsätzliche Verstoß mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, nach § 11 Absatz 2 SeeVersNachwG die fahrlässige Begehung mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe.

Zu § 12

§ 12 Absatz 1 SeeVersNachwG regelt diejenigen Rechtsverstöße nach diesem Gesetz, die als Ordnungswidrigkeiten zu ahnden sind.

Der Verstoß gegen Versicherungspflichten, die in § 12 Absatz 1 Nummer 1 SeeVersNachwG enthalten sind, betrifft weder die Versicherung von Personenschäden von Fahrgästen noch von gravierenden spezifischen schifffahrtsbezogenen Umweltgefahren wie etwa dem Austritt von Bunkeröl oder dem Transport gefährlicher Stoffe. Die Einordnung als Ordnungswidrigkeit erscheint damit sachgerecht.

§ 12 Absatz 1 Nummern 2 bis 4 SeeVersNachwG beziehen sich auf die Mitführungs- und Vorlagepflichten aus § 3 Absatz 3, § 5 Absatz 3 und 4 sowie § 6 SeeVersNachwG.

Nach § 12 Absatz 1 Nummer 5 SeeVersNachwG sollen Zuwiderhandlungen gegen die nach § 9 zu erlassende Rechtsverordnung als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf § 12 Absatz 1 Nummer 2 SeeVersNachwG zurückverweist.

§ 12 Absatz 2 SeeVersNachwG weist den Ordnungswidrigkeitstatbeständen des § 12 Absatz 1 SeeVersNachwG nach ihrem jeweiligen Unrechtsgehalt Bußgeldandrohungen zu. Der Ordnungswidrigkeitstatbestand des § 12 Absatz 1 Nummer 1 SeeVersNachwG, der Verstoß gegen eine Versicherungspflicht, wird mit Geldbuße bis zu 30 000 Euro belegt. In gleicher Weise wird der Verstoß gegen Ordnungswidrigkeitstatbestände nach einer auf § 9 SeeVersNachwG gestützten Rechtsverordnung geahndet. In diesen Verordnungen können Handlungspflichten normiert werden, bei denen Verstöße effektiv die gleichen Folgen haben können wie die Nichtaufrechterhaltung einer Versicherung, beispielsweise der Verstoß gegen eine Mitteilungspflicht über

die vorzeitige Beendigung einer Versicherung, wenn als Versicherungsnachweis eine staatliche Haftungsbescheinigung vorliegt. Die anderen Ordnungswidrigkeitstatbestände werden mit Geldbuße bis zu 5 000 Euro belegt.

§ 12 Absatz 3 SeeVersNachwG weist die Zuständigkeit für die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten nach § 12 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 SeeVersNachwG dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu. Die Übertragung der Zuständigkeit für die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit der Ausstellung und Mitführung der Bescheinigungen auf das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erscheint sachgerecht, da dieses auch für die Ausstellung der Haftungsbescheinigungen zuständig ist. Die Zuständigkeit für die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten nach § 12 Absatz 1 Nummer 4 SeeVersNachwG wird auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord übertragen. Diese Zuständigkeitsübertragung ist sachgerecht, da die Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens Regelungen vorsehen, die eine Durchsetzung der Pflichten des eingetragenen Eigentümers gegenüber dem betroffenen (ausländischen) Küstenstaat ermöglichen soll und auch dort eine Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord vorgesehen ist.

Zu § 13

§ 13 SeeVersNachwG regelt die zeitliche Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 und von § 6 SeeVersNachwG in Bezug auf Beförderungen zur See innerhalb der Bundesrepublik Deutschland auf Schiffen der Klasse A und Klasse B. Damit wird der den Mitgliedstaaten der EU durch Artikel 11 der Verordnung gewährte Spielraum hinsichtlich der Anwendung der Verordnung auf Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt genutzt.

Zu § 14

Die Übergangsregelung in § 14 SeeVersNachwG berücksichtigt, dass die Versicherungspflicht nach § 4 SeeVersNachwG, die Pflicht zur Mitführung und Vorlage der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung nach § 5 SeeVersNachwG, die diesbezüglichen Ordnungswidrigkeitstatbestände nach § 12 SeeVersNachwG sowie die Befugnis zur Festhaltung eines Schiffes bei Nichtvorlage der Haftungsbescheinigung erst mit dem Inkrafttreten des Wrackbeseitigungsübereinkommens anwendbar ist.

IV. Zu Artikel 6 (Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetz)

Artikel 6 fügt die Bestimmung des Übereinkommens in die deutsche Rechtsordnung ein. Er bestimmt, nach welchen Grundsätzen die zuständige küstenstaatliche Behörde die Beseitigung eines Wracks nach Artikel 9 Absatz 6 bis 8 vornimmt und die sich aus Artikel 10 Absatz 1 und Artikel 12 Absatz 10 ergebenden Kostenforderungen geltend macht.

Das Übereinkommen verpflichtet in Artikel 9 Absatz 2 den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes zur Beseitigung eines gefährlichen Wracks. Zudem enthält das Übereinkommen in den Artikeln 10, 11 und 12 einen exklusiven Anspruch gegen den eingetragenen Eigentümer eines nicht die Bundesflagge führenden Schiffes für in der ausschließlichen

Wirtschaftszone entstandene Kosten und einen diesbezüglichen Direktanspruch gegen den Sicherheitsgeber.

Die Feststellung der Gefahr durch das Wrack gemäß Artikel 6 ff. einschließlich der Unterrichtung des eingetragenen Eigentümers des Schiffes gemäß Artikel 9 Absatz 1 des Übereinkommens sowie die Beseitigungspflicht gemäß Artikel 9 Absatz 2 des Übereinkommens ist hierbei hoheitliches Handeln der zuständigen Behörde zum Zwecke der Gefahrenabwehr.

Zu § 1

§ 1 des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes bestimmt demgegenüber ausdrücklich, dass die Beseitigung des Wracks im Interesse einer zügigen Abwicklung nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag gemäß §§ 677 bis 683 BGB erfolgt.

Die Behörde nimmt hierbei das Geschäft des eingetragenen Eigentümers des Schiffes, mithin ein fremdes Geschäft wahr, denn die Beseitigung des Wracks ist die originäre Pflicht des Eigentümers des Schiffes gemäß Artikel 9 Absatz 2 des Übereinkommens. Eine staatliche Pflicht zur Verkehrssicherung auf der Hohen See und in der ausschließlichen Wirtschaftszone ergibt sich weder aus dem Wrackbeseitigungsübereinkommen noch aus anderen völkerrechtlichen Normen.

Zu § 2

§ 2 des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes regelt, dass auch der auf der Geschäftsführung ohne Auftrag resultierende Anspruch auf Aufwendungsersatz nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag erfolgt. Die Vorschrift präzisiert die allgemeinen Vorschriften über die Haftung des eingetragenen Eigentümers gemäß Artikel 10 des Übereinkommens. Den Rechtsgrund stellen die Anspruchsnormen aus dem Wrackbeseitigungsübereinkommen dar, allein hinsichtlich der Rechtsfolgen wird auf die Vorschriften der Geschäftsführung ohne Auftrag verwiesen, wenn deutsches Recht zur Anwendung gelangt.

Zu § 3

§ 3 des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes bestimmt, welche Behörde für Maßnahmen zur Wrackbeseitigung in der ausschließlichen Wirtschaftszone zuständig ist.

Zu § 4

§ 4 des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes legt den Gerichtsstand für Streitigkeiten nach dem Übereinkommen fest. In der ausschließlichen Wirtschaftszone ist ein Gerichtsstand für die oben genannten Kostenforderungen nach bisheriger Rechtslage nicht normiert. Örtlich zuständig ist das Landgericht im ersten Rechtszug, in dessen Bezirk die zuständige Schifffahrtspolizeibehörde des Bundes ihren Sitz hat. Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte ist als Vorfrage anhand der in Betracht kommenden Vorschriften zu prüfen.

Zu § 5

Die Übergangsregelung in § 5 des Wrackbeseitigungskostendurchsetzungsgesetzes berücksichtigt, dass die Anspruchs-

grundlagen für Kostenforderungen nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen erst ab dem Inkrafttreten des Wrackbeseitigungsübereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung stehen und die Vorschriften dieses Gesetzes erst ab diesem Zeitpunkt anwendbar sind.

V. Zu Artikel 7 (Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes)

Artikel 7 enthält die Erlaubnis, den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

VI. Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten des Artikelgesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes geprüft.

Zusammenfassung	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Erfüllungsaufwand in geringer Höhe
Verwaltung Belastung pro Jahr:	Erfüllungsaufwand: rd. 62 000 Euro
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

Im Einzelnen:

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

Für die Wirtschaft entsteht ein geringer Mehraufwand durch die Pflicht eine Versicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen, die Bescheinigung durch die Versicherer ausstellen zu lassen (EU-Vorgaben) und durch die Vorlage der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung bei Feststellen der Gefährlichkeit eines Schiffwracks. In den ersten beiden Fällen verfügen die meisten Schiffe bereits über eine Versi-

cherung, die die entsprechenden Schäden abdeckt. Daher ist die zu erwartenden Fallzahl der Schiffsunternehmen, die noch nicht über eine Versicherung verfügen gering. Das Ressort stellt weiterhin nachvollziehbar dar, dass Vorfälle, in denen eine Gefährlichkeit eines Wracks festgestellt wird und damit die Notwendigkeit der Vorlage der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung eintritt, sehr selten vorkommen.

Für die Verwaltung (Bund) entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rd. 62 000 Euro durch die Bearbeitung der Anträge der Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung und deren Ausstellung sowie die damit einhergehende Bearbeitung von Grundsatzfragen zum Wrackbeseitigungsübereinkommen.

Darüber hinaus entsteht der Verwaltung Erfüllungsaufwand in den Fällen, in denen der eingetragene Eigentümer eines Schiffes nicht für die Wrackbeseitigung aufkommt. Insbesondere für die Geltendmachung und gerichtliche Durchsetzung von Kostenforderungen gegen den eingetragenen Eigentümer bzw. des Direktanspruchs gegenüber der Pflichtversicherung. Der damit einhergehende kurzzeitige Personalmehrbedarf kann durch die zweckgebundenen Einnahmen (Kostenforderung und Versicherungsanspruch) ausgeglichen wird.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Daher hat der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

