

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes über die internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen und über die internationale Rechtshilfe auf Hoher See sowie zur Änderung seerechtlicher Vorschriften**

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

Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (VN) beschließt nach Kapitel VII der VN-Charta völkerrechtlich bindende Sanktionen gegenüber einzelnen Staaten, insbesondere (Waffen-)Embargos (siehe etwa die Resolution 1970 (2011) zu Libyen). Er fordert die Mitgliedstaaten zur Durchsetzung solcher Embargos auf ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet einschließlich Seehäfen sowie Schiffen auf (siehe etwa die Resolution 1973 (2011) zu Libyen Tz. 13). Die Mitgliedstaaten sollen unter anderem auf ihrem Hoheitsgebiet Überprüfungen vornehmen, wenn Informationen vorliegen, die hinreichende Gründe für die Annahme eines Verstoßes gegen das Verbot der Lieferung von Waffen oder anderen verbotenen Gegenständen darstellen. Ferner werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, bei der Überprüfung eines Schiffs, das unter ihrer Flagge fährt, zu kooperieren, nämlich alle Maßnahmen zu ergreifen, die unter den besonderen Umständen zur Durchführung solcher Überprüfungen angemessen sind. Damit wird dem Flaggenstaatsprinzip nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen Rechnung getragen. Dieses besagt, dass Schiffe auf Hoher See der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Staates unterstehen, unter dessen Flagge sie fahren.

Mit dem Gesetzentwurf soll die sich aus den Sanktionsbeschlüssen der Vereinten Nationen ergebende Verpflichtung Deutschlands geregelt werden, auf Hoher See unter Anerkennung des Flaggenstaatsprinzips zu kooperieren. Die Kooperation kann insbesondere dadurch erfolgen, dass ein anderer Staat ersucht wird, angemessene Maßnahmen zur Durchführung von Überprüfungen vor Ort vorzunehmen.

##### **B. Lösung**

Für Fälle der strafrechtlichen internationalen Zusammenarbeit sieht das Seeaufgabengesetz (§§ 16, 17) bereits Lösungen vor. Im präventiven Bereich bestehen Regelungen zur Zusammenarbeit mit anderen Staaten im Sinne einer „völkerrechtlichen Amtshilfe“ bisher nicht.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen solche Regelungen der „völkerrechtlichen Amtshilfe“ geschaffen werden und mit den bestehenden Regelungen über die internationale Rechtshilfe auf Hoher See zusammengeführt werden.

Ergänzend ergibt sich ein Ausführungsbedarf zu einzelnen anderen völkerrechtlichen Verpflichtungen, denen mit diesem Entwurf nachgekommen werden soll. Schließlich sollen weitere Vorschriften mit Bezug zum Seerecht angepasst werden.

### **C. Alternativen**

Keine.

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

Keine.

### **E. Erfüllungsaufwand**

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

Keiner.

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

Durch die Änderung des Seearbeitsgesetzes (Artikel 8) wird die Wirtschaft mit geringfügigen Kosten belastet.

Im Übrigen entsteht für die Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

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

Bund:

Die gemäß den §§ 1 und 2 des Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetzes zuständigen Bundesministerien werden durch die dort geregelte Bearbeitung von Ersuchen zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen mit geringfügigen Kosten belastet.

Der insoweit durch den Prüfaufwand für solche Ersuchen entstehende mögliche Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln durch zusätzlichen Erfüllungsaufwand für diese Ressorts soll finanziell und stellenmäßig bei deren Einzelplänen ausgeglichen werden.

Den übrigen Behörden des Bundes entstehen keine Sach- und Personalausgaben, die über den bereits bestehenden Aufwand im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung nach den bisherigen Regelungen der §§ 16 und 17 des Seeaufgabengesetzes hinausgehen. Es werden vielmehr insbesondere bezüglich der Bearbeitung von eingehenden Rechtshilfeersuchen klare Zuständigkeitsregelungen getroffen, die den beteiligten deutschen Stellen die Bearbeitung erleichtern und die Verfahren beschleunigen.

Durch die in § 14 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes (Artikel 4 Nummer 9) enthaltene Regelung (Zulassungspflicht von Kanalsteuern) entstehen dem Bund keine zusätzlichen Sach- und Personalausgaben, die über den schon bisher bestehenden Aufwand hinausgehen.

Länder und Kommunen:

Keiner.

### **F. Weitere Kosten**

Weitere Kosten fallen nicht an. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 18. Juni 2015

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 über die internationale Zusammenarbeit zur  
Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen und über die  
internationale Rechtshilfe auf Hoher See sowie zur Änderung  
seerechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 934. Sitzung am 12. Juni 2015 beschlossen, gegen den  
Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen  
zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



**Entwurf eines Gesetzes über die internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen und über die internationale Rechtshilfe auf Hoher See sowie zur Änderung seerechtlicher Vorschriften<sup>\*)</sup>**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Gesetz über die internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen und über die internationale strafrechtliche Zusammenarbeit auf Hoher See**

**(Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz – HSeeZG)**

Teil 1

Abschnitt 1

Internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen, Flaggenstaatszustimmung

§ 1

**Ausgehende Ersuchen**

(1) Um einen Verstoß gegen Sanktionsbeschlüsse des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen (Sanktionsrecht der Vereinten Nationen) abzuwehren, können das Auswärtige Amt, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam einen ausländischen Staat ersuchen, ein Schiff, das die Bundesflagge führt und sich seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres befindet, anzuhalten, zu betreten, zu durchsuchen und weitere geeignete und erforderliche Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und der auswärtigen Interessen der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen.

(2) Ein Ersuchen ist zulässig, wenn

1. die Maßnahmen, um die ersucht wird, nach im Inland unmittelbar geltenden Vorschriften angeordnet werden können,
2. gewährleistet ist, dass bei der Durchführung der Maßnahmen nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird und
3. der ersuchte Staat zusichert, gewonnene Erkenntnisse und Beweismittel nicht zu einem anderen als zu dem in dem Ersuchen beschriebenen Zweck zu verwenden.

(3) Das Ersuchen kann im Einzelfall mit Auflagen oder Bedingungen versehen werden, wenn dies aus Gründen der Verhältnismäßigkeit geboten ist.

---

<sup>\*)</sup> Artikel 8 dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie 2013/38/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 218 vom 14.8.2013, S. 1) und der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1).

(4) Der Eigentümer und, soweit bekannt, der Ausrüster des Schiffes sind von der Stellung eines Ersuchens unverzüglich zu unterrichten, sofern der Maßnahmezweck hierdurch nicht gefährdet wird. Eine unterlassene Unterrichtung ist unverzüglich nachzuholen, soweit und sobald der rechtfertigende Grund für das Unterlassen fortgefallen ist.

(5) Das Ersuchen wird vom Auswärtigen Amt an den ersuchten Staat übermittelt.

## § 2

### Eingehende Ersuchen

(1) Um einen Verstoß gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen abzuwehren, können das Auswärtige Amt, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam ein Ersuchen eines ausländischen Staates zur Durchführung von Maßnahmen im Sinne des § 1 Absatz 1 gegenüber einem Schiff, das die Bundesflagge führt und sich seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres befindet, bewilligen, wenn die Voraussetzungen des § 1 Absatz 2 vorliegen.

(2) Die Bewilligung kann davon abhängig gemacht werden, dass der ersuchende Staat zusichert, für einen durch die Maßnahmen verursachten Schaden einen angemessenen Ausgleich zu gewähren, falls

1. der dem Ersuchen zugrunde liegende Gefahrenverdacht sich als unbegründet erweist und kein den Gefahrenverdacht begründendes Verhalten dem Geschädigten zugerechnet werden kann oder
2. die Maßnahmen mit unverhältnismäßigen Mitteln vollzogen werden.

(3) § 1 Absatz 3 und 4 gilt entsprechend für die Bewilligung.

(4) Die Bewilligung wird vom Auswärtigen Amt an den ersuchenden Staat übermittelt.

## Abschnitt 2

### Strafrechtliche Zusammenarbeit auf Hoher See

## § 3

### **Befugnisse des Kapitäns nach dem Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt vom 10. März 1988 (SUA-Übereinkommen) und dem Protokoll vom 14. Oktober 2005 zu diesem Übereinkommen (SUA-Änderungsprotokoll)**

(1) Hat der Kapitän eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, Anlass zu der Annahme, dass eine Person an Bord eine Straftat begangen hat, die in Artikel 3, 3<sup>bis</sup>, 3<sup>ter</sup> oder 3<sup>quater</sup> des Übereinkommens vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (BGBl. 1990 II S. 494, 496) in der Fassung von Artikel 8 des Änderungsprotokolls vom 14. Oktober 2005 genannt ist, und hat er die Absicht, diese Person einem ausländischen Staat zu übergeben, so ist er verpflichtet, die Behörden dieses Empfangsstaates, sofern durchführbar, vor Einlaufen in das Küstenmeer dieses Staates von dieser Absicht sowie den Gründen für die Übergabe zu unterrichten.

(2) Der Kapitän eines Schiffes nach Absatz 1 kann Gegenstände, die sich auf eine der in Absatz 1 genannten Straftaten beziehen und deren Verbleib an Bord eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder der Besatzung darstellen würde, den Behörden des Empfangsstaates übergeben.

(3) Beabsichtigt der Kapitän eines Schiffes eine Maßnahme nach Absatz 1 oder Absatz 2, so teilt er dies vorab der Zentralen Kontaktstelle des Bundes im Gemeinsamen Lagezentrum See des Maritimen Sicherheitszentrums Cuxhaven mit.

(4) Der Kapitän hat den Sachverhalt und den Zeitpunkt

1. der Unterrichtung der zuständigen Stellen nach Absatz 1 oder Absatz 3,
  2. der Übergabe von Personen nach Absatz 1 oder Gegenständen nach Absatz 2
- unverzüglich im Schiffstagebuch zu dokumentieren.

(5) Ist der Empfangsstaat nur Vertragspartei des in Absatz 1 genannten Übereinkommens und nicht zugleich des Änderungsprotokolls vom 14. Oktober 2005, so gelten die Absätze 1 bis 4 nur im Hinblick auf die in Artikel 3 dieses Übereinkommens genannten Straftaten.

#### § 4

### **Rechtshilfeersuchen nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen**

(1) Erhält eine Schifffahrtspolizeibehörde oder die für die Hafenstaatkontrolle zuständige Schiffssicherheitsbehörde ein Ersuchen im Sinne des Artikels 6 Absatz 5 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juni 1996 (BGBl. 1996 II S. 399) um Untersuchung eines Schiffes, so leitet sie, wenn es sich um ein Ersuchen um Beweissicherung nach Abschnitt 5 der Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Februar 2013 (BGBl. 2013 II S. 187), geändert durch die 33. Änderung vom 5. Februar 2014 (BGBl. 2014 II S. 140), handelt, dieses Rechtshilfeersuchen unverzüglich an die zuständige Strafverfolgungsbehörde weiter.

(2) Ist in einem ausländischen Staat eine entsprechende Regelung vorgesehen, so verliert ein solches Ersuchen einschließlich der damit zusammenhängenden Unterlagen nicht seinen Charakter als Rechtshilfeersuchen, wenn es von einer Schifffahrtspolizeibehörde oder der für die Durchführung der genannten Vereinbarung zuständigen Schiffssicherheitsbehörde dieses Staates entgegengenommen werden kann.

#### § 5

### **Rechtshilfeersuchen in Strafsachen**

(1) Ein Ersuchen an einen ausländischen Staat zur Durchführung von Strafverfolgungsmaßnahmen seawärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kann zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder zur Wahrnehmung völkerrechtlicher Befugnisse der Bundesrepublik Deutschland gestellt werden, wenn

1. die Maßnahmen, um die ersucht wird, nach den Vorschriften der Strafprozessordnung oder des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten angeordnet werden können und
2. gewährleistet ist, dass bei der Durchführung der Maßnahmen nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird.

(2) Wird die Bundesrepublik Deutschland von einem ausländischen Staat um die Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 gegenüber Schiffen, die nicht die Bundesflagge führen, ersucht, so kann die Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der ersuchende Staat zusichert, die Bundesrepublik Deutschland von Ersatzansprüchen, die sich anlässlich der rechtmäßigen Durchführung der erbetenen Maßnahmen ergeben können, freizustellen.

(3) Einem Ersuchen eines ausländischen Staates um Genehmigung von Maßnahmen im Rahmen der Strafverfolgung gegenüber Schiffen, die die Bundesflagge führen, wird – vorbehaltlich anderweitiger Regelungen in völkerrechtlichen Vereinbarungen – nur stattgegeben, wenn

1. der ersuchende Staat zusichert, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die erbetenen Maßnahmen vorliegen würden, wenn sich das Schiff im Hoheitsgebiet des ersuchenden Staates befände,
2. die Anordnung und Durchführung von Zwangsmaßnahmen nach dem dem Ersuchen zugrunde liegenden Sachverhalt auch nach deutschem Recht zulässig wäre,
3. der ersuchende Staat zusichert,
  - a) gegen Besatzungsmitglieder nur diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die für die Suche nach Beweismitteln und deren Sicherstellung unerlässlich sind und
  - b) im Falle, dass das Schiff in das Hoheitsgebiet des ersuchenden Staates oder eines Drittstaates verbracht wird, Mitglieder der Besatzung, gegen die der Verdacht einer Straftat besteht, nicht für ein von ihm geführtes Ermittlungsverfahren in Haft zu nehmen oder dafür einer sonstigen Beschränkung ihrer persönlichen Freiheit zu unterwerfen und

4. der ersuchende Staat sich verpflichtet, für den durch die Maßnahme verursachten Schaden einen angemessenen Ausgleich zu gewähren, falls der dem Ersuchen zugrunde liegende Tatverdacht sich als unbegründet erweist und keine den Tatverdacht begründende Handlung des Geschädigten festzustellen ist.

Die Genehmigung kann im Einzelfall hinsichtlich des Umfangs der beabsichtigten Maßnahmen mit Auflagen oder Bedingungen versehen werden, wenn dies aus Gründen der Verhältnismäßigkeit geboten ist. Die Möglichkeit, den ersuchenden Staat um Festnahme einer beschuldigten Person im Hinblick auf ein in der Bundesrepublik Deutschland geführtes Strafverfahren zu ersuchen, bleibt unberührt.

(4) In den Fällen der Absätze 2 und 3 sollen, soweit der Untersuchungszweck nicht gefährdet wird, der Eigentümer und falls möglich der Ausrüster eines Schiffes vom Inhalt der Genehmigung und von der vom ersuchenden Staat eingegangenen Zusicherung unverzüglich unterrichtet werden.

(5) Für die Genehmigung von Ersuchen nach den Absätzen 1 bis 3 ist das Bundesamt für Justiz zuständig, das im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt, dem Bundesministerium des Innern, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Bundesministerien entscheidet, deren Geschäftsbereich betroffen ist.

(6) Soweit nicht anderweitig geregelt, ist das Bundeskriminalamt für die Entgegennahme eingehender Ersuchen ausländischer Staaten und für die Weiterleitung der Entscheidung hierüber sowie für die Weiterleitung ausgehender Ersuchen an einen ausländischen Staat nach dieser Vorschrift zuständig.

## Teil 2

### Abschnitt 1

#### Gemeinsame Regelungen

##### § 6

##### **Entschädigung**

(1) Auf Maßnahmen, um deren Durchführung nach § 1 Absatz 1 ersucht wird oder deren Durchführung nach § 2 Absatz 1 bewilligt wird, sind die §§ 51 bis 56 des Bundespolizeigesetzes entsprechend anzuwenden.

(2) Auf strafprozessuale Maßnahmen im Rahmen von § 5 sind § 19 Absatz 2 und die §§ 51 bis 56, ausgenommen § 52 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2, des Bundespolizeigesetzes entsprechend anzuwenden.

##### § 7

##### **Datenverarbeitung**

Die nach diesem Gesetz zuständigen Bundesbehörden können personenbezogene Daten, auch automatisiert, erheben, verarbeiten und nutzen, wenn es zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist. Dies betrifft insbesondere personenbezogene Daten,

1. die der zuständigen Behörde von einem ausländischen Staat oder die von der zuständigen Behörde an einen ausländischen Staat übermittelt werden, um einen Verstoß gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen nach § 1 Absatz 1 und § 2 Absatz 1 zu verhindern,
2. die der zuständigen Behörde durch den Kapitän eines Schiffes nach § 3 Absatz 1 und 3 übermittelt werden,
3. die der zuständigen Behörde von einem ausländischen Staat oder die von der zuständigen Behörde an einen ausländischen Staat übermittelt werden,

um Strafverfolgungsmaßnahmen nach § 5 Absatz 1 bis 3 durchzusetzen.



## A b s c h n i t t 2

### S c h l u s s b e s t i m m u n g e n

#### § 8

#### **Verordnungsermächtigung**

Das Bundesministerium des Innern wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ohne Zustimmung des Bundesrates die Vollzugsbeamten des Bundes zu bezeichnen, die für die Durchführung strafprozessualer Maßnahmen zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder zur Wahrnehmung völkerrechtlicher Befugnisse seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres zuständig sind. Die Vollzugsbeamten des Bundes sind insoweit Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft (§ 152 des Gerichtsverfassungsgesetzes) und haben die Rechte und Pflichten der Polizeibeamten nach der Strafprozessordnung.

#### § 9

#### **Bußgeldvorschriften**

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
  1. entgegen § 3 Absatz 3 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder
  2. entgegen § 3 Absatz 4 einen dort genannten Zeitpunkt oder einen dort genannten Sachverhalt nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig dokumentiert.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.
- (3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

#### § 10

#### **Anwendungsklausel**

- (1) § 3 ist vorbehaltlich dessen Absatz 5 erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Protokoll vom 14. Oktober 2005 zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (BGBl. 1990 II S. 494, 496) gemäß seinem Artikel 18 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten ist.
- (2) Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

#### § 11

#### **Unberührtheitsklausel**

- (1) Maßnahmen der Bundespolizei auf See seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres nach dem Bundespolizeigesetz erfolgen unbeschadet der Befugnisse der zuständigen Behörden nach diesem Gesetz.
- (2) Die Bestimmungen des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen bleiben unberührt, soweit in diesem Gesetz nicht abweichend geregelt.

## Artikel 2

### Änderung des MARPOL-Gesetzes

Das MARPOL-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
2. Artikel 4 wird aufgehoben.

## Artikel 3

### Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden

Artikel 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden vom 13. Juni 1990 (BGBl. 1990 II S. 494), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815) geändert worden ist, wird aufgehoben.

## Artikel 4

### Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), das zuletzt durch Artikel 16 Absatz 20 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) In dem Satzteil vor Buchstabe a werden die Wörter „seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres, wenn das Völkerrecht dies zulässt oder erfordert,“ durch die Wörter „seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres, wenn das Völkerrecht dies zulässt oder erfordert,“ ersetzt.
    - bb) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:
      - „d) die Aufgaben der Behörden und Beamten des Polizeidienstes, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder zur Wahrnehmung völkerrechtlicher Befugnisse der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe zwischenstaatlicher Abkommen erforderlich sind,
      - aa) nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in den Fällen der Buchstaben a und b,
      - bb) nach der Strafprozessordnung,“.

- b) Nach Nummer 4c wird folgende Nummer 4d eingefügt:  
„4d. die Abwehr und die Verhütung der vom Abwracken von Seeschiffen ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen im Hinblick auf an Bord befindliche Gefahrstoffe und im Hinblick auf Tätigkeiten vor der Außerdienststellung eines Schiffes und dem Beginn der Abwrackarbeiten;“.
2. In § 3d wird die Angabe „und 11“ gestrichen.
3. § 4 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:  
„(1) Bei der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die auf Grund von Vorschriften begangen worden sind, die in den Vollzug des Bundes nach § 1 Nummer 3 fallen, gelten die Vorschriften der Strafprozessordnung und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten entsprechend.“
- b) Absatz 3 wird aufgehoben.
4. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
- bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:
- aaa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:  
„4. nach § 1 Nummer 9 bis 10a,“.
- bbb) In Nummer 6 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
- c) In Absatz 2a Satz 2 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ und die Wörter „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ ersetzt.
- d) In Absatz 2b Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
5. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt und werden nach dem Wort „Schiffsbetriebs“ die Wörter „und zur Abwehr und Verhütung der vom Abwracken von Seeschiffen ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen im Hinblick auf an Bord befindliche Gefahrstoffe und im Hinblick auf Tätigkeiten vor der Außerdienststellung eines Schiffes und dem Beginn der Abwrackarbeiten“ eingefügt.
- bbb) Nach Nummer 4b wird folgende Nummer 4c eingefügt:  
„4c. die Anforderungen an den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen auf Schiffen, die Voraussetzungen für das Ausstellen von Bescheinigungen oder Zeugnissen und das Überprüfen von Seeschiffen in Bezug auf das Abwracken von Schiffen;“.
- bb) In Satz 2 werden nach der Angabe „§ 1 Nummer 4“ die Wörter „oder Nummer 4c“ eingefügt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 2 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ und die Wörter „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ ersetzt.

- bb) In Satz 3 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
  - c) In Absatz 3 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - d) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - e) In Absatz 4a werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - f) In Absatz 6 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
6. In § 9c wird die Angabe „§§ 9 bis 9b“ durch die Angabe „§§ 9 und 9a“ ersetzt.
7. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „§§ 9a bis 9c und 11“ durch die Wörter „§§ 9a bis 9c, 9e Absatz 2 sowie den §§ 11 und 14“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
8. § 14 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 14

(1) Wer den Beruf eines Kanalsteurers am Nord-Ostsee-Kanal ausüben will, bedarf hinsichtlich der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Zulassung. Zum Beruf des Kanalsteurers wird zugelassen, wer

1. die erforderlichen nautischen und seemännischen Kenntnisse besitzt, die für das sichere Steuern eines Fahrzeuges auf dem Nord-Ostsee-Kanal erforderlich sind,
2. die erforderliche Seediensttauglichkeit besitzt,
3. zuverlässig ist.

Die erforderlichen nautischen und seemännischen Kenntnisse sind durch das erfolgreiche Ablegen einer Prüfung nachzuweisen. Ein zugelassener Kanalsteurer ist verpflichtet, sich fortzubilden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen an die Zulassung zum Kanalsteurer und das Verfahren zu regeln, insbesondere hinsichtlich Rücknahme, Widerruf und Ruhen der Zulassung,
2. Inhalt und Umfang der Ausbildung und der Prüfung sowie das Verfahren der Prüfung zu regeln,
3. Art und Umfang der Fortbildung hinsichtlich der für die Kanalsteuertätigkeit notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zu bestimmen,
4. auf Grund der besonderen Anforderungen der Tätigkeit des Kanalsteurers Altersbeschränkungen für deren Ausübung festzulegen,
5. für die ersten zwei Jahre nach der Zulassung eine Probezeit mit Größenbeschränkungen der zu steuernden Fahrzeuge festzulegen,
6. Vorhaltung, Betrieb und Unterhaltung der für den Kanalsteurerdienst notwendigen Einrichtungen und die sich aus den Nummern 1 bis 5 ergebenden Aufgaben auf eine juristische Person des Privatrechts zu übertragen, die hinreichend Gewähr dafür bietet, die zu übertragenden Aufgaben ordnungsgemäß und auf Dauer wahrzunehmen,
7. Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Aufsichtsbehörden zu bestimmen.

Im Falle einer Übertragung nach Satz 1 Nummer 6 unterliegt die beliehene Person bei Maßnahmen und Entscheidungen, die die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs berühren, der Fachaufsicht der Aufsichtsbehörden; im Übrigen werden die Aufsichtsbehörden nur rechtsaufsichtlich tätig.

(3) Für die Leistungen der Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von demjenigen, der diese Leistungen im eigenen oder fremden Namen veranlasst, Entgelte erhoben. Entgeltschuldner ist auch der Eigentümer des Schiffes. Mehrere Schuldner haften als Gesamtschuldner.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, nach Anhören der Küstenländer durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Höhe der Entgelte für die Leistungen der Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal festzusetzen. Die Entgelte sind so zu bemessen, dass das Einkommen der Kanalsteuerer demjenigen vergleichbarer Berufsgruppen in der Seeschifffahrt entspricht sowie Vorhaltung, Betrieb und Unterhaltung der erforderlichen Einrichtungen und die Erfüllung der sich aus Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 5 ergebenden Aufgaben angemessen zu bestreiten sind.

(5) Die Entgelte der Kanalsteuerer werden nach näherer Bestimmung der Rechtsverordnung nach Absatz 4 von einer in der Rechtsverordnung nach Absatz 4 zu bestimmenden Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingezogen. Sie werden nach den Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes beigetrieben.“

9. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.

bb) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) Die folgenden Nummern 6 und 7 werden angefügt:

„6. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Union zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in

a) Nummer 1a oder

b) Nummer 1 oder Nummer 1b

bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 6 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder

7. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Union zuwiderhandelt, die inhaltlich einer Regelung entspricht, zu der die in

a) Nummer 2 oder

b) Nummer 3

genannten Vorschriften ermächtigen, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 6 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Nummer 1a, 2, 4 Buchstabe a und Nummer 5 Buchstabe a“ durch die Wörter „Nummer 1a, 2, 4 Buchstabe a, Nummer 5 Buchstabe a, Nummer 6 Buchstabe a und Nummer 7 Buchstabe a“ ersetzt.

c) In den Absätzen 4 und 5 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

d) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Union erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nummer 6 oder Nummer 7 geahndet werden können.“

10. Die §§ 16 und 17 werden aufgehoben.

11. In § 17a werden die Wörter „gilt § 16 Abs. 2 entsprechend“ durch die Wörter „kann die Erledigung davon abhängig gemacht werden, dass der ersuchende Staat zusichert, die Bundesrepublik Deutschland von Ersatzansprüchen freizustellen, die sich anlässlich der rechtmäßigen Durchführung der erbetenen Maßnahmen ergeben können“ ersetzt.

12. In § 3 Absatz 2, § 5a Satz 2, § 6 Absatz 4 Satz 1 bis 3, § 7 Absatz 1 und 2, § 7a Absatz 3, 4 und 5, § 9a Satz 1, § 9e Absatz 2 Satz 7, den §§ 11, 13 Absatz 2 Satz 1, §§ 22 und 22b Absatz 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

## Artikel 5

### Änderung des Seeversicherungsnachweisgesetzes

Das Seeversicherungsnachweisgesetz vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471, 1474) wird wie folgt geändert:

1. § 9 wird wie folgt geändert:
  - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - b) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
  - c) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
    - „3. die gebührenpflichtigen Tatbestände für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen auf Grund dieses Gesetzes oder einer Rechtsverordnung nach diesem Absatz, die Gebührensätze sowie die Auslagenerstattung.“
2. In § 14 Absatz 2 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

## Artikel 6

### Weitere Änderung des Seeversicherungsnachweisgesetzes

§ 9 des Seeversicherungsnachweisgesetzes vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471, 1474), das durch Artikel 5 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
2. Nummer 3 wird aufgehoben.

## Artikel 7

### Änderung des Ölschadengesetz

Das Ölschadengesetz vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 24 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - b) Nummer 3 Satz 2 wird aufgehoben.
2. § 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In den Absätzen 1, 2, 3, 4 und 6 werden jeweils die Wörter „Wirtschaft und Technologie“ durch die Wörter „Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
  - b) In Absatz 7 werden die Wörter „Wirtschaft und Technologie“ durch die Wörter „Wirtschaft und Energie“ und wird das Wort „Justiz“ durch die Wörter „Justiz und für Verbraucherschutz“ ersetzt.

## Artikel 8

### Änderung des Seearbeitsgesetzes

Das Seearbeitsgesetz vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Juni 2013 (BGBl. 2013 II S. 763) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 150 wie folgt gefasst:  
„§ 150 Zurverfügungstellen von Gesetzen und Rechtsverordnungen, Einstellen von Kopien und Unterlagen in ein elektronisches Informationssystem“.
2. § 20 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
3. In § 27 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
4. § 28 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:  
„Der Reeder darf ein Besatzungsmitglied nur mit einem gültigen Heuervertrag beschäftigen.“
5. § 29 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:  
„Hierzu sind eine Kopie dieses Gesetzes, des Seearbeitsübereinkommens und der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation über das Seearbeitsübereinkommen 2006 an geeigneter Stelle an Bord mindestens in deutscher Sprache auszulegen.“
  - b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:  
„Der Reeder hat ein Exemplar dieses Gesetzes, des Seearbeitsübereinkommens, der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation über das Seearbeitsübereinkommen 2006, eines Mustervertrages der Heuerverträge sowie der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auf die in den Heuerverträgen verwiesen wird, in englischer Übersetzung an Bord mitzuführen.“
6. § 55 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
  - b) In Satz 2 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
7. In § 92 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
8. § 96 wird wie folgt geändert:
  - a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
    - bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:  
„2. die näheren Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten an Bord der Schiffe und deren Einsatzbereitschaft, jeweils auch zur Sicherstellung einer ausreichenden medizinischen Behandlung und Versorgung, zu bestimmen.“

- b) In Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
9. In § 108 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 3, Absatz 5 Satz 1, 4, 5 und 6 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
10. § 109 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 6 wird das Wort „Absatz“ durch das Wort „Satz“ ersetzt.
- b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) Die nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 zuständige Person hat die medizinische Betreuung einer erkrankten oder verletzten Person an Bord in den in § 107 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 bezeichneten Unterlagen unverzüglich schriftlich oder elektronisch aufzuzeichnen. Die Unterlagen und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und dürfen nur genutzt werden, um die Behandlung der erkrankten oder verletzten Person zu gewährleisten. Die Berufsgenossenschaft kann allgemein anordnen, dass die nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 zuständigen Personen verpflichtet sind, Unterlagen anonymisiert an die Berufsgenossenschaft zu bestimmten Zeitpunkten zu übermitteln, soweit dies für die Fortentwicklung des Standes der medizinischen Erkenntnisse erforderlich ist. Die Berufsgenossenschaft darf Daten aus den Unterlagen in anonymisierter Form an Einrichtungen, die wissenschaftliche Forschung betreiben sowie an öffentliche Stellen zum Zwecke statistischer oder wissenschaftlicher Auswertungen übermitteln.“
11. In § 111 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
12. § 113 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
- bb) In Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
- cc) In Satz 3 Nummer 1 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird aufgehoben.
13. § 118 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „Ernährung und Landwirtschaft“ ersetzt.
14. § 128 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
- aa) Das Wort „ihr“ wird durch das Wort „ihnen“ ersetzt.
- bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:
- „Es ist ihnen ohne Einwilligung des Beschwerdeführers untersagt, den Reeder oder von ihm beauftragte Personen darüber zu unterrichten, dass eine Untersuchung infolge einer Beschwerde stattfindet. Satz 2 gilt nicht, soweit die Unterrichtung im Einzelfall erforderlich ist, um eine konkrete Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen oder das Schiff oder seine Ladung abzuwehren.“
- b) Absatz 6 Satz 2 wird aufgehoben.
- c) In Absatz 7 wird das Wort „sowie“ durch die Wörter „und ihnen“ ersetzt.
15. In § 133 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Absatz 5 und 7“ durch die Wörter „Absatz 5 Satz 2 und Absatz 7“ ersetzt.



16. § 136 wird wie folgt gefasst:

„§ 136

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über

1. die nähere Ausgestaltung der Überprüfungen und Überwachung nach diesem Abschnitt, die Voraussetzungen, den Gegenstand und die Durchführung der Überprüfungen sowie die Anforderungen an die mit der Vornahme der Überprüfungen betrauten Personen, auch soweit Personen anerkannter Organisationen betroffen sind,
2. die näheren Einzelheiten über die Ausstellung und deren Voraussetzungen, die Gültigkeit und Gültigkeitsdauer, die Form und die Aufhebung und Entziehung des Seearbeitszeugnisses, des vorläufigen Seearbeitszeugnisses, des Kurzzeitzeugnisses, der Seearbeits-Konformitätserklärung und der von der anerkannten Organisation auszustellenden Überprüfungsberichte und amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisse und des Fischereiarbeitszeugnisses sowie deren Überprüfung,
3. Rechte und Pflichten der anerkannten Organisationen einschließlich der näheren Einzelheiten der Vereinbarung mit dem Reeder,
4. Aufzeichnungen und Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen oder auszuhändigen sind, und die Aufbewahrung von Aufzeichnungen,
5. Voraussetzungen, unter denen ein Seearbeitszeugnis, eine Seearbeits-Konformitätserklärung oder ein Fischereiarbeitszeugnis ganz oder teilweise nicht erforderlich ist

sowie das jeweilige Verfahren zu erlassen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über die näheren Einzelheiten der Voraussetzungen für die Ermächtigung einer anerkannten Organisation nach § 135 sowie das Verfahren zu erlassen.“

17. In § 137 Absatz 2 wird das Wort „Kann“ durch das Wort „Können“ ersetzt und werden nach dem Wort „Seearbeitszeugnis“ die Wörter „und eine gültige Seearbeits-Konformitätserklärung nach § 132“ eingefügt.

18. § 138 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Überprüfung der Einhaltung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen auf Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle im Sinne der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57), die durch die Richtlinie 2013/38/EU (ABl. L 218 vom 14.8.2013, S. 1) geändert worden ist) ist Aufgabe der Berufsgenossenschaft.“

19. Dem § 143 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Weigert sich ein Reeder beharrlich oder wiederholt,

1. für ein in § 130 Absatz 1 bezeichnetes Schiff das vorgeschriebene Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung zu beantragen oder
2. für ein in § 133 Absatz 1 bezeichnetes Fischereifahrzeug das vorgeschriebene Fischereiarbeitszeugnis zu beantragen oder
3. ein in Satz 1 bezeichnetes Schiff durch die Berufsgenossenschaft überprüfen zu lassen,

kann die Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt des betroffenen Schiffes untersagen, bis das jeweils vorgeschriebene Zeugnis erteilt oder das Schiff überprüft worden ist.“

20. In § 144 Absatz 2 und § 149 Absatz 2 Satz 1 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
21. In § 145 Absatz 1 Nummer 18 werden nach der Angabe „§ 113“ die Angabe „Absatz 1“ und die Wörter „oder Absatz 2“ gestrichen.
22. § 150 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 150

Zurverfügungstellen von Gesetzen und Rechtsverordnungen, Einstellen von Kopien und  
Unterlagen in ein elektronisches Informationssystem“.

- b) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

- c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die nach § 29 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 und 3 sowie den §§ 78 und 130 Absatz 7 bestehenden Verpflichtungen erfüllt der Reeder auch, wenn er die aufgeführten Kopien und Unterlagen in ein elektronisches Informationssystem im Sinne des Absatzes 1 einstellt.“

## Artikel 9

### Änderung der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See

§ 1 Nummer 2 der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See vom 4. März 1994 (BGBl. I S. 442), die zuletzt durch Artikel 121 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In dem Satzteil vor Buchstabe a werden die Wörter „Artikel 8 und 9 des Übereinkommens über die Hohe See vom 29. April 1958 (BGBl. 1972 II S. 1089)“ durch die Wörter „Artikel 95 und 96 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798)“ und das Semikolon am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. In Buchstabe c wird die Angabe „18. September 1925“ durch die Angabe „19. August 1925“ ersetzt.
3. In Buchstabe e wird die Angabe „(BGBl. 1994 II S. 1798)“ gestrichen und wird das Semikolon am Ende durch ein Komma ersetzt.
4. Folgender Buchstabe f wird angefügt:
  - „f) Benutzung von Schiffen zur Schleusung von Migranten auf dem Seeweg im Rahmen des Zusatzprotokolls vom 15. November 2000 gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg zum Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 15. November 2000 gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität (BGBl. 2005 II S. 954, 1007; 2007 II S. 1348);“.

## Artikel 10

### Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 11 Absatz 3 dieses Gesetzes] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## **Artikel 11**

### **Inkrafttreten**

(1) Artikel 3 tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Protokoll von 2005 zum Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und das Protokoll von 2005 zum Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden, für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten. Der Tag des Inkrafttretens wird vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

(2) Artikel 6 tritt am 14. August 2018 in Kraft.

(3) Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen hat nach Kapitel VII der VN-Charta völkerrechtlich bindende Sanktionen gegenüber einzelnen Staaten, insbesondere (Waffen-)Embargos beschlossen (siehe etwa die Resolution 1970 (2011) zu Libyen). Er fordert die Mitgliedstaaten zur Durchsetzung solcher Embargos auf ihrem Hoheitsgebiet einschließlich Seehäfen u. A. sowie Schiffen auf (siehe etwa die Resolution 1973 (2011) zu Libyen Tz. 13). Die Mitgliedstaaten sollen unter anderem auf ihrem Hoheitsgebiet Überprüfungen vornehmen, wenn Informationen vorliegen, die hinreichende Gründe für die Annahme eines Verstoßes gegen das Verbot der Lieferung von Waffen oder anderen verbotenen Gegenständen darstellen. Ferner werden die Flaggenstaaten aufgefordert, bei Überprüfungen eines Schiffes zu kooperieren, nämlich alle unter den besonderen Umständen zur Durchführung solcher Überprüfungen angemessenen Maßnahmen zu ergreifen. Das Flaggenstaatsprinzip nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen wird hierdurch nicht eingeschränkt. Die Aufforderung, alle unter den besonderen Umständen zur Durchführung solcher Überprüfungen angemessenen Maßnahmen zu ergreifen, bezieht sich demnach nur auf das eigene Hoheitsgebiet.

Es geht darum, Wege für eine Kooperation der Mitgliedstaaten unter Anerkennung des Flaggenstaatsrechts zu regeln.

Diese Regelungen sollen mit innerstaatlichen Regelungen der internationalen Rechtshilfe in Strafsachen aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen zur Bekämpfung bestimmter Erscheinungsformen der Kriminalität auf See aus dem Seeaufgabengesetz in einem einheitlichen Regelwerk zusammengefasst werden. Zudem sollen bestehende und neue Ausführungsvorschriften zu dem Zusatzprotokoll vom 15. November 2000 gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 15. November 2000 gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität (Protokoll „Schleusung“), zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen (Suchtstoffübereinkommen 1988) sowie dem Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt vom 10. März 1988 (SUA-Übereinkommen) und dem Protokoll vom 14. Oktober 2005 zu diesem Übereinkommen (SUA-Änderungsprotokoll) aufgenommen werden. Mit der Umsetzung des SUA-Änderungsprotokolls von 2005 wird eine weitere Erhöhung der Sicherheit der Seeschifffahrt erreicht und zudem ein wichtiger Beitrag zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus geleistet.

#### II. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Der Gesetzentwurf regelt im Wesentlichen die Kooperation Deutschlands als Flaggenstaat bei Überprüfungen von Schiffen, die die Bundesflagge führen und sich seewärts des deutschen Küstenmeeres befinden, aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen aus Sanktionsrecht der Vereinten Nationen. In der Sache geht es um die Zustimmung Deutschlands dazu, dass ein ausländischer Hoheitsträger auf einem Schiff tätig wird, das der deutschen Hoheitsgewalt untersteht. Ein Schiff, das die Bundesflagge führt, untersteht der deutschen Hoheitsgewalt (Artikel 91 Absatz 1 Satz 2 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen – SRÜ). An Bord des Schiffs gilt grundsätzlich das nationale Recht des Flaggenstaats. In der Regel hat nur der Flaggenstaat das Recht, auf Hoher See Zwangsmaßnahmen gegen ein Schiff unter seiner Flagge zu ergreifen (Ausnahmen sind z. B. das Nacheilerecht nach Artikel 111 SRÜ, das Aufbringen von Piratenschiffen nach Artikel 105 SRÜ und das Recht zum Betreten bei Piraterie oder Sklaverei nach Artikel 110 SRÜ). Das Anhalten und Betreten eines Schiffs auf Hoher See durch einen anderen Staat bedarf daher der Flaggenstaatszustimmung. Je nachdem, ob es sich um ein Schiff handelt, das die Bundesflagge oder eine ausländische Flagge führt, bedarf es eines entsprechenden Ersuchens Deutschlands oder einer Bewilligung des Ersuchens des ausländischen Staates. In dem Gesetz wird die Zusammenarbeit im Falle solcher Ersuchen geregelt (ein- und ausgehende Ersuchen).

Ferner führt der Gesetzentwurf die maßgeblichen Bestimmungen über die internationale Rechtshilfe zur Durchsetzung von Strafverfolgungsmaßnahmen auf Hoher See aus einzelnen seeverkehrsbezogenen Fachgesetzen (MARPOL-Gesetz; Gesetz zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden; Seeaufgabengesetz) in dem vorliegenden Gesetz zusammen. Dies betrifft insbesondere die zur Umsetzung des SUA-Änderungsprotokolls von 2005 anzupassenden Vorschriften zum Rechtshilfeersuchen und bereits bestehende Verhaltenspflichten, die dem Kapitän eines unter der Bundesflagge fahrenden Schiffes obliegen. Die im Seeaufgabengesetz und anderen Seeverkehrsgesetzen enthaltenen und in das vorliegende Gesetz zu übernehmenden Regelungen über die Rechtshilfe auf See werden aufgehoben.

Schließlich erfolgen auch weitere Änderungen seerechtlicher Vorschriften, die nicht mit der internationalen Zusammenarbeit auf Hoher See in Zusammenhang stehen. Diese betreffen neben dem Seeaufgabengesetz, das Seeversicherungsnachweisgesetz, das Ölschadengesetz, das Seearbeitsgesetz sowie die Zuständigkeitsbezeichnungsverordnung See.

### **III. Gesetzgebungskompetenz des Bundes**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich wie folgt:

Für Artikel 1 besteht die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 73 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (auswärtige Angelegenheiten). Zu den auswärtigen Angelegenheiten gehört der internationale Amts- und Rechtshilfeverkehr auf Hoher See. Zudem obliegt dem Bund die konkurrierende Gesetzgebungsbe fugnis für den Bereich der Staatshaftung, da im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit auf Hoher See notwendigerweise eine einheitliche Entschädigungsregelung erforderlich ist (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 25 Grundgesetz (Staatshaftung) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 1 und 2 Grundgesetz).

Schließlich hat der Bund die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet der Seeschifffahrt wie sie in den folgenden Artikeln des Gesetzes vorgesehen sind (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 Grundgesetz (Hochsee- und Küstenschifffahrt) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 1 und 2 Grundgesetz).

Soweit Änderungsvorschriften in Artikel 8 die Gebiete des bürgerlichen Rechts und des Arbeitsrechts berühren, ergibt sich die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes insoweit aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (bürgerliches Recht) und Artikel 12 Grundgesetz (Arbeitsrecht).

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

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

### **V. Gesetzesfolgen**

#### **1. Nachhaltigkeitsaspekte (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft.

Das Gesetz steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, denn die Regelung der internationalen Amts- und Rechtshilfe auf Hoher See in einem Gesetz führt zu Rechtssicherheit und -klarheit.

Die Regelungen führen zudem zu einer Verbesserung und Stärkung der internationalen Bekämpfung der Drogen- und Schleuserkriminalität sowie der Terrorismusbekämpfung auf See.

Mit der Zusammenfassung der Bestimmungen über die Kooperation Deutschlands als Flaggenstaat bei Überprüfungen von Schiffen aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen aus Sanktionsrecht der Vereinten Nationen sowie der innerstaatlichen Regelungen über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen zur Bekämpfung bestimmter Erscheinungsformen der Kriminalität auf See besteht ein Bezug zum Anliegen der Strategie, die persönliche Sicherheit weiter zu erhöhen.

Damit wird dem Nachhaltigkeitsindikator „Kriminalität“ Rechnung getragen.

Gleichzeitig berücksichtigt der Gesetzentwurf auch die Managementregel (4) „Gefahren und unvertretbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“, indem auch die Rechte von Betroffenen gestärkt werden, die unter Einschaltung ausländischer Hoheitskräfte im Rahmen des internationalen Amts- und Rechtshilfeverkehrs überprüft werden. Es wird ein vorheriges Unterrichtsrecht unter bestimmten Voraussetzungen eingeführt sowie die Möglichkeit von Entschädigungsansprüchen.

Schließlich wird auch die Managementregel (10), wonach „die internationalen Rahmenbedingungen gemeinsam so zu gestalten sind, dass die Menschen in allen Ländern ein menschenwürdiges Leben nach ihren eigenen Vorstellungen und im Einklang mit ihrer regionalen Umwelt führen und an den wirtschaftlichen Entwicklungen teilhaben können“, durch den Gesetzentwurf nachvollzogen. Mit den maßgeblichen Regelungen des Gesetzentwurfs wird eine weitere Erhöhung der Sicherheit der Seeschifffahrt erreicht und zudem ein wichtiger Beitrag zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus und damit zur Friedenssicherung geleistet.

## **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **3. Erfüllungsaufwand**

### a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

### b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Änderung des Seearbeitsgesetzes (Artikel 8) entsteht eine geringfügige Kostenbelastung der Wirtschaft. Diese steht im Zusammenhang mit der Bereitstellung europäischer Rechtsnormen zur Information von Besatzungsmitgliedern als Folge der Umsetzung der Richtlinie 2013/54/EU vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006. Die insoweit bereits nach § 29 Absatz 1 bis 3 Seearbeitsgesetz bestehenden Informationspflichten des Reeders werden hierdurch entsprechend erweitert.

Im Übrigen entsteht für die Wirtschaft kein weiterer Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

### c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

#### aa) Erfüllungsaufwand für den Bund

Der neue Erfüllungsaufwand für das Auswärtige Amt, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Bearbeitung ein- und ausgehender Ersuchen im Bereich der völkerrechtlichen Amtshilfe zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen kann derzeit mangels vergleichbarer Erfahrungswerte nicht näher beziffert werden; es ist aber davon auszugehen, dass ein nennenswerter Mehraufwand nicht entsteht.

Der Erfüllungsaufwand für Entscheidungen über die Stellung ausgehender Ersuchen bzw. die Bewilligung eingehender Ersuchen kann derzeit nicht beziffert werden, weil er von der Anzahl der künftigen Sanktionsbeschlüsse des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen abhängt.

Zudem ist wegen mehrerer Unsicherheitsfaktoren nicht verlässlich prognostizierbar, in wie vielen Fällen die vorgenannten Ressorts innerhalb eines Jahres Kenntnis von Tatsachen erhalten werden, die den Verdacht von Verstößen oder geplanten Verstößen gegen Sanktionsbeschlüsse auf Hoher See begründen.

Es ist allerdings aufgrund der bisherigen Erfahrungen davon auszugehen, dass die Anzahl derartiger bevorstehender oder bereits erfolgter Verstöße gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen auf Hoher See, in die unter der Bundesflagge fahrende Schiffe involviert sind, sehr gering ausfällt und insoweit zu keinem nennenswerten Erfüllungsaufwand führen wird.

Der mangels belastbar ermittelbarer Fallzahlen nicht vorhersehbare, aber dennoch mögliche Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln zur Prüfung von Ersuchen zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen durch das Auswärtige Amt, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur soll finanziell und stellenmäßig bei den Einzelplänen der jeweiligen Ressorts ausgeglichen werden.

Für die Bearbeitung von Rechtshilfeersuchen in Strafsachen im Seeverkehr entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die zuständigen Behörden des Bundes, weil diese Aufgaben bereits nach den bislang bestehenden Bestimmungen im Seeaufgabengesetz sowie im Gesetz zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden bzw. im MARPOL-Gesetz wahrgenommen werden.

Die betreffenden Bestimmungen wurden aus dem Seeaufgabengesetz in das Gesetz über die internationale Zusammenarbeit auf Hoher See (Artikel 1) mit im Wesentlichen lediglich redaktionellen Anpassungen übernommen. Eine Veränderung der entsprechenden Aufgabenwahrnehmung ist mit dieser Übernahme daher nicht verbunden. Folglich entstehen den zuständigen Behörden des Bundes für die Bearbeitung von Rechtshilfeersuchen in Strafsachen und der möglichen Prüfung etwaiger Entschädigungsansprüche keine über den schon bisher bestehenden Aufwand hinausgehenden zusätzlichen Sach- und Personalausgaben.

Für die in § 14 Absatz 1 Seeaufgabengesetz (Artikel 4 Nummer 9) normierte Zulassungspflicht für Kanalsteuerer am Nord-Ostsee-Kanal, deren Annahmepflicht bereits nach geltendem Recht aus § 42 Absatz 5 Seeschifffahrtstraßen-Ordnung folgt, entstehen dem Bund keine zusätzlichen Sach- und Personalausgaben, die über den schon bisher bestehenden Aufwand hinausgehen.

§ 14 Absatz 2 Seeaufgabengesetz enthält die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Erlass einer Rechtsverordnung, mit weiteren Regelungen zum Kanalsteuererwesen. Durch diese Ermächtigung wird kein Erfüllungsaufwand begründet.

bb) Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen  
Keiner.

#### **4. Weitere Kosten**

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen keine weiteren Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

#### **5. Weitere Gesetzesfolgen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht gegeben. Der Gesetzentwurf bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiert Rollen.

### **VI. Befristung; Evaluation**

Eine Befristung der gesetzlichen Regelungen für die internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen auf Hoher See kommt nicht Betracht. Deutschland hat seine völkerrechtlichen Verpflichtungen zur Ausführung der Sanktionsbeschlüsse des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen und insbesondere die hieraus folgende Kooperationspflicht dauerhaft zu erfüllen.

Eine Evaluation ist nicht vorgesehen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Gesetz über die internationale Zusammenarbeit zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen und über die internationale strafrechtliche Zusammenarbeit auf Hoher See)**

Zu § 1 (Ausgehende Ersuchen)

Die Norm regelt die Voraussetzungen, unter denen Deutschland einen ausländischen Hoheitsträger ersuchen kann, im Wege der völkerrechtlichen Amtshilfe auf einem Schiff tätig zu werden, das der deutschen Hoheitsgewalt untersteht. Ein Schiff, das die Bundesflagge führt, untersteht auf Hoher See der deutschen Hoheitsgewalt (Artikel 91 Absatz 1 Satz 2 SRÜ). An Bord des Schiffs gilt grundsätzlich das nationale Recht des Flaggenstaats. In der Regel hat daher nur der Flaggenstaat das Recht, auf Hoher See nach seinem Recht Zwangsmaßnahmen gegen ein

Schiff unter seiner Flagge zu ergreifen (Ausnahmen sind z. B. das Nacheilrecht nach Artikel 111 SRÜ, das Aufbringen von Piratenschiffen nach Artikel 105 SRÜ und das Recht zum Betreten bei Piraterie oder Sklaverei nach Artikel 110 SRÜ). Sollen Zwangsmaßnahmen für Überprüfungen auf Hoher See durchgeführt werden, so kann Unterstützung insbesondere in den Fällen erforderlich sein, in denen deutsche Hoheitsträger nicht vor Ort sind.

#### Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt, wer in bestimmten Fällen einen ausländischen Staat ersuchen kann, näher bestimmte Maßnahmen der Gefahrenabwehr auf und gegenüber unter der Bundesflagge fahrenden Schiffen vorzunehmen.

Die Entscheidung über die Stellung eines solchen Ersuchens treffen die in Absatz 1 genannten Bundesministerien einvernehmlich, in dem sie für die Bundesregierung das Ersuchen gemeinsam zeichnen. Damit bestätigen die genannten Bundesministerien, dass die Voraussetzungen für die Abwehr eines Verstoßes gegen Sanktionsbeschlüsse des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen vorliegen.

Das Ersuchen setzt voraus, dass die Bundesregierung Kenntnis von Tatsachen erhält, die den Verdacht begründen, dass sich auf einem Schiff unter Bundesflagge auf Hoher See Güter befinden, für die Einfuhrverbote bestehen, und diese Güter in einen mit einem Embargo belegten Staat oder in die Verfügungsgewalt eines Empfängers zu gelangen drohen, gegen den sich Sanktionsbeschlüsse der Vereinten Nationen richten.

Nach Absatz 1 können daher ausländische Seevollzugskräfte unter der Bundesflagge fahrende Schiffe anhalten, betreten und durchsuchen sowie weitere geeignete und erforderliche Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und der auswärtigen Interessen Deutschlands durchführen.

#### Zu Absatz 2

Absatz 2 Nummern 1 bis 3 legt die Voraussetzungen fest, unter denen die in Absatz 1 genannten Bundesministerien einen ausländischen Staat – wie beschrieben – gemeinsam um Unterstützung ersuchen können.

Nach Nummer 1 müssen die Maßnahmen, um die der ausländische Staat ersucht wird, nach den innerstaatlichen Vorschriften angeordnet werden können. Dies ist der Fall, wenn es sich um Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren sowie die Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres handelt.

Nach Nummer 2 ist bei der Entscheidung über die Stellung des Ersuchens der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten.

Nach Nummer 3 ist eine Zusicherung des ersuchten Staats erforderlich, die gewonnenen Erkenntnisse und Beweismittel nicht ohne Zustimmung Deutschlands zu einem anderen als zu dem in dem Ersuchen genannten Zweck zu verwenden.

#### Zu Absatz 3

Die Möglichkeiten, das Ersuchen mit Auflagen und Bedingungen zu versehen, dient der Gewährleistung rechtsstaatlicher Standards bei der Durchführung von hoheitlichen Maßnahmen durch den ausländischen Staat an Bord eines unter der Bundesflagge fahrenden Schiffes.

#### Zu Absatz 4

Dieser soll gewährleisten, dass der von einer solchen Maßnahme betroffene Eigentümer und – soweit vorhanden – Ausrüster von den in Absatz 1 genannten Bundesministerien unterrichtet werden, dass ein ausländischer Staat zur Durchführung von Zwangsmaßnahmen eingeschaltet wird. Dies gilt allerdings nur, soweit der Zweck der Maßnahme dadurch nicht gefährdet wird. In diesem Fall ist der von der Maßnahme Betroffene nachträglich unverzüglich davon zu unterrichten.



## Zu Absatz 5

Das Auswärtige Amt ist für die Übermittlung von ausgehenden Ersuchen an den betreffenden ausländischen Staat zuständig.

## Zu § 2 (Eingehende Ersuchen)

Die Norm regelt die Voraussetzungen für die Bewilligung eingehender Ersuchen. In diesen Fallkonstellationen unterrichtet ein ausländischer Staat die Bundesrepublik Deutschland über den Verdacht eines Verstoßes gegen einen Sanktionsbeschluss der Vereinten Nationen auf Hoher See durch ein die Bundesflagge führendes Schiff und ersucht darum, dieses überprüfen zu dürfen. Hierbei geht es dem ausländischen Staat um die nach Seevölkerrecht erforderliche Zustimmung eines Hoheitsträgers zu dem Tätigwerden eines anderen Hoheitsträgers auf seinem Hoheitsgebiet (Flaggenstaatszustimmung).

## Zu Absatz 1

Die in Absatz 1 genannten Bundesministerien entscheiden gemeinsam, ob sie ein Ersuchen eines ausländischen Staates zur Vornahme von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber einem unter der Bundesflagge fahrenden Schiff bewilligen. Hierzu müssen die Voraussetzungen nach § 1 Absatz 2 Nummern 1 bis 3 vorliegen. Das heißt, dass die Voraussetzungen vorliegen müssen, unter denen sie einen ausländischen Staat um völkerrechtliche Amtshilfe bei der Durchführung von Überprüfungsmaßnahmen ersuchen können.

Die Entscheidung über die Bewilligung eines eingehenden Ersuchens treffen die in Absatz 1 genannten Bundesministerien einvernehmlich, in dem sie für die Bundesregierung das Ersuchen gemeinsam zeichnen. Damit bestätigen die genannten Bundesministerien, dass die Voraussetzungen für die Abwehr eines Verstoßes gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen vorliegen.

## Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 kann die Bewilligung eines eingehenden Ersuchens nach pflichtgemäßem Ermessen im Einzelfall von einer näher beschriebenen Zusicherung des ersuchenden Staates abhängig gemacht werden.

Damit soll die Möglichkeit eröffnet werden, dass der ausländische Staat unter näher bezeichneten Voraussetzungen für durch sein Tätigwerden entstandene Schäden einen angemessenen Ausgleich zusichert. Etwa wenn die Maßnahme mit unverhältnismäßigen Mitteln vollzogen wird. Entsprechendes gilt, wenn sich der dem Ersuchen zugrunde liegende Gefahrenverdacht im Nachhinein als unbegründet herausstellt.

## Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 gelten § 1 Absatz 3 (Beschränkung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) und § 1 Absatz 4 (Unterrichtung von Eigentümer, Ausrüster oder Charterer) entsprechend.

## Zu Absatz 4

Absatz 4 bestimmt die Zuständigkeit des Auswärtigen Amtes für die Übermittlung von Bewilligungen an den ausländischen Staat.

## Zu § 3 (Befugnisse des Kapitäns nach dem SUA-Übereinkommen und dem SUA-Änderungsprotokoll)

Die Norm dient der Umsetzung des Protokolls vom 14. Oktober 2005 zur Änderung des Übereinkommens vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (SUA-Änderungsprotokoll von 2005). Die bereits eingeführte Meldepflicht, die dem Kapitän eines unter der Bundesflagge fahrenden Schiffes obliegt, wird angepasst. Ferner wird der Anwendungsbereich der Norm auch auf Rechtshilfeersuchen nach diesem Übereinkommen erweitert.

Artikel 8 Absatz 1 des Übereinkommens wird durch Artikel 8 Nummer 1 des Änderungsprotokolls vom 14. Oktober 2005 zu diesem Übereinkommen geändert, indem der Verweis auf die relevanten Straftatbestände erweitert wird. Dies ist erforderlich, da Artikel 3 des Übereinkommens durch Artikel 4 geändert und durch weitere Straftatbestände in den Artikeln 3<sup>bis</sup>, 3<sup>ter</sup> oder 3<sup>quater</sup> ergänzt wird.

Dieser neue § 3 des Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetzes ersetzt den bisherigen Artikel 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (BGBl. 1990 II S. 494), der durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815) in das Zustimmungsgesetz eingefügt worden war.

#### Zu Absatz 1

Absatz 1 setzt Artikel 8 Absatz 1, 2 und 4 des Übereinkommens vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt um, wonach der Kapitän eines Schiffes die Behörden des Empfangsstaates über seine Absicht informieren muss, eine Person zu übergeben, die er an Bord mitführt und die ihm Anlass zu der Annahme gibt, dass sie eine Straftat im Sinne des Artikels 3 des oben genannten Übereinkommens begangen hat.

#### Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Befugnis des Kapitäns zur Übergabe von Gegenständen, die sich auf eine Straftat nach dem Übereinkommen beziehen und deren Verbleib an Bord eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder der Besatzung darstellen würde. Die Übergabe steht im Ermessen des Kapitäns und stellt keine Auslieferung im Rechtssinne dar.

#### Zu Absatz 3

Die hiermit eingefügte Mitteilungspflicht des Kapitäns soll sicherstellen, dass die deutschen Behörden über die beabsichtigte Übergabe einer Person an einen ausländischen Staat, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, informiert werden. Die Mitteilung soll gegenüber der eingerichteten Zentralen Kontaktstelle des Bundes („point of contact“) gemäß der Regel 7 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens erfolgen. Zweck ist, dass relevante Informationen zielgerichtet durch die vorgesehenen internen Meldeprozesse an die Behörden des Bundes und der Länder zur Koordinierung von Gefahrenabwehrmaßnahmen weitergeleitet werden können. Vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten der Bundespolizei nach

§ 6 Bundespolizeigesetz ist insbesondere eine unverzügliche Weiterleitung der erhaltenen Informationen an die Bundespolizei sicherzustellen. Damit hat diese beispielsweise durch die Informationen der Zentralen Kontaktstelle die Gelegenheit, die Identität der zu übergebenden Person zu überprüfen. Es ist davon auszugehen, dass jedenfalls bei schwerwiegenden gewaltsamen Handlungen bereits während der Notfall-Situation die Zentrale Kontaktstelle, zum Beispiel über den „stillen Alarm“, eingeschaltet wurde.

#### Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt die Verpflichtung des Kapitäns zur Dokumentation des Sachverhaltes und des Zeitpunktes von nach Absatz 1 und 2 getroffenen Maßnahmen sowie der Unterrichtung der Zentralen Kontaktstelle nach Absatz 3 im Schiffstagebuch.

Die Gefahrensituation, die der Übergabe einer Person oder von Gegenständen vorhergeht, wie auch die Abwicklung der Übergabe selbst, stellen wichtige Vorkommnisse an Bord dar, die eine Eintragung in das Schiffstagebuch erforderlich machen.

#### Zu Absatz 5

Absatz 5 stellt klar, dass es gegenüber einem Vertragsstaat des Übereinkommens, der (noch) nicht Vertragspartei SUA-Änderungsprotokoll von 2005 ist, für die Regelungen der Absätze 1 bis 4 nur auf die in Artikel 3 des Übereinkommens genannten Straftaten ankommt.

#### Zu § 4 (Rechtshilfeersuchen nach dem MARPOL-Übereinkommen und dem Protokoll zu diesem Übereinkommen)

Die Norm entspricht inhaltlich unverändert dem Artikel 4 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Gesetz). § 4 ersetzt Artikel 4 des MARPOL-Gesetzes.

Ziel der Überführung von Artikel 4 MARPOL-Gesetz in § 4 ist die beabsichtigte Zusammenführung von bestehenden und derzeit über verschiedene Rechtsvorschriften verstreuten Regelungen über die internationale strafrechtliche Zusammenarbeit auf Hoher See.

#### Zu Absatz 1

Absatz 1 ermöglicht die umgehende Weiterleitung von einem an eine Schifffahrtsbehörde des Bundes gerichteten Rechtshilfeersuchen nach Artikel 6 des MARPOL-Übereinkommens an die zuständige Strafverfolgungsbehörde. Voraussetzung hierfür ist, dass es sich bei dem genannten Ersuchen um ein solches zur Beweissicherung nach Abschnitt 5 der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle handelt.

Durch den Einsatz elektronischer Informationssysteme soll eine erhebliche Beschleunigung der gegenseitigen Rechtshilfe bei der Aufdeckung und Verfolgung von Umweltschutzbestimmungen nach Artikel 6 des MARPOL-Übereinkommens erreicht werden.

#### Zu Absatz 2

Absatz 2 soll gewährleisten, dass der Rechtscharakter möglicher deutscher Rechtshilfeersuchen im Sinne des Artikels 6 des MARPOL-Übereinkommens an Staaten, die eine Weiterleitung an ihre zuständigen Strafverfolgungsbehörden sicherstellen, unberührt bleibt und diese daher die Eigenschaft als Rechtshilfeersuchen nicht in Frage stellen.

#### Zu § 5 (Rechtshilfeersuchen in Strafsachen)

Die Vorschrift betrifft eingehende und ausgehende Rechtshilfeersuchen zur Durchführung von Strafverfolgungsmaßnahmen außerhalb des deutschen Küstenmeeres. Sie dient der Umsetzung internationaler Vorschriften über die gegenseitige Rechtshilfe von Staaten wie Artikel 17 Absatz 2 des Übereinkommens der Vereinten Nationen gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen vom 20. Dezember 1988.

§ 5 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Regelungsgegenstand gemäß § 16 Seeaufgabengesetz. Die bisherige Regelung im Seeaufgabengesetz wird aus systematischen Gründen in ein einheitliches Regelwerk über die internationale strafrechtliche Zusammenarbeit auf Hoher See überführt.

Gegenüber dem bisher geltenden Recht werden lediglich kleinere Anpassungen vorgenommen, die insbesondere zum Ziel haben, das Verfahren bei eingehenden Rechtshilfeersuchen eindeutig und transparent auszugestalten. Dies erleichtert den beteiligten deutschen Stellen die Bearbeitung eingehender Ersuchen und ermöglicht damit insgesamt eine Beschleunigung der Verfahren. Weitere Anpassungen wurden vorgenommen, um möglichst einen Gleichklang mit anderen seeverkehrsbezogenen Rechtsvorschriften herzustellen, indem einheitliche Rechtsbegriffe verwendet werden. Die Möglichkeit, Rechtshilfe aus strafrechtlichen Erwägungen zu leisten, soll im bisherigen Umfang erhalten bleiben.

#### Zu Absatz 1

Die Vorschrift legt fest, unter welchen Voraussetzungen um Rechtshilfe für Strafverfolgungsmaßnahmen auf Hoher See ersucht werden kann. Nach dem bisherigen § 16 in Verbindung mit § 1 Nummer 3 Buchstabe d Seeaufgabengesetz ist generell erforderlich, dass die Stellung eines Rechtshilfeersuchens zur Erfüllung oder Wahrnehmung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder Befugnisse der Bundesrepublik Deutschland erfolgt. Zudem müssen – kumulativ – folgende Voraussetzungen vorliegen:

Nach Nummer 1 muss die Maßnahme, um die ersucht wird, nach den Vorschriften der Strafprozeßordnung oder dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten angeordnet werden können. Damit ist sichergestellt, dass nur um solche Maßnahmen ersucht werden kann, die auch innerstaatlich zulässig wären. Zudem sind die nach nationalem Recht erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen einzuhalten. Bezüglich einer Durchsuchung von Schiffen ist also beispielsweise grundsätzlich eine richterliche Anordnung gemäß den §§ 102, 105 Absatz 1 Strafprozessordnung erforderlich.

Nach Nummer 2 muss gewährleistet sein, dass bei der Durchführung der konkreten Maßnahmen nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird.

## Zu Absatz 2

Die Norm entspricht dem geltenden Recht, siehe § 16 Absatz 2 Seeaufgabengesetz. Sie regelt eingehende Ersuchen, mit denen Deutschland von einem ausländischen Staat um Durchführung von Strafverfolgungsmaßnahmen gegenüber Schiffen, die nicht die Bundesflagge führen, ersucht wird.

Die Genehmigung solcher Ersuchen kann davon abhängig gemacht werden, dass der ersuchende Staat zusichert, dass keine Ersatzansprüche gegenüber der Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden.

## Zu Absatz 3

Satz 1 und 2 entsprechen – mit kleineren redaktionellen Anpassungen – dem bisher geltenden Recht, siehe § 16 Absatz 3 Seeaufgabengesetz.

Neu angefügt wurde Satz 3. Die Regelung hat deklaratorischen Charakter und stellt klar, dass unbeschadet eines eingehenden Ersuchens die Möglichkeit für Deutschland bestehen bleibt, gemäß den rechtshilferechtlichen Bestimmungen seinerseits den ersuchenden Staat um die Festnahme einer beschuldigten Person, gegen die in Deutschland ein Strafverfahren geführt wird, zu bitten.

## Zu Absatz 4

Die Norm entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 16 Absatz 4 Seeaufgabengesetz. Neu aufgenommen wurde, dass neben dem Eigentümer auch der Ausrüster möglichst zu unterrichten ist. Die Aufnahme des Begriffs „Ausrüster“ orientiert sich an der seehandelsrechtlichen Terminologie nach dem Handelsgesetzbuch (HGB). Danach fallen unter den Begriff „Ausrüster“ gem. § 477 HGB alle Personen, die ein ihnen nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreiben, z. B. der sog. Bareboat-Charterer. Nach dem Sinn und Zweck der Unterrichtungspflicht im Sinne von Absatz 4 hat jedoch der Begriff „Charterer“ neben dem Begriff „Ausrüster“ keine eigenständige Bedeutung, soweit der Charterer – anders als der Ausrüster – keine eigentümerähnliche Stellung aufweist. Der Begriff Charterer war daher durch den Begriff „Ausrüster“ zu ersetzen.

## Zu Absatz 5

Absatz 5 weist die Zuständigkeit für die Genehmigung von Ersuchen nach den Absätzen 1 bis 3 ausdrücklich dem Bundesamt für Justiz zu, das im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt, dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur und den weiteren betroffenen Bundesministerien entscheidet.

Die ausdrückliche Regelung der Zuständigkeit des Bundesamtes für Justiz im Bereich der internationalen Rechtshilfe in Strafsachen im Seeverkehr hat im Hinblick auf die allgemein zuständigkeitsbegründenden Bestimmungen für Rechtshilfeersuchen in Strafsachen deklaratorischen Charakter und dient der Rechtsklarheit und -sicherheit, sowohl für ausländische Behörden als auch für die beteiligten innerstaatlichen Stellen. Klare Zuständigkeitsbestimmungen können zu einer Beschleunigung der Verfahren beitragen und sind deshalb gerade im Bereich des Seeverkehrs, in dem Rechtshilfeersuchen regelmäßig eilbedürftig sind, besonders wichtig.

## Zu Absatz 6

Die Vorschrift weist die Zuständigkeit für die Entgegennahme eingehender und die Weiterleitung der Entscheidung darüber sowie für die Weiterleitung ausgehender Ersuchen an einen ausländischen Staat dem Bundeskriminalamt zu. Somit erfolgen Eingang und Rücklauf zu den Ersuchen künftig über denselben Geschäftsweg. Darüber hinaus soll die bisherige Beschränkung der Geschäftswegeregelung auf Ersuchen nach dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen (Suchtstoffübereinkommen) entfallen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Rechtshilfeersuchen im Bereich des Seeverkehrs regelmäßig eilbedürftig sind. Da das Bundeskriminalamt ständig erreichbar ist, ist es sachgerecht zu ermöglichen, dass dorthin aus dem Ausland auch Rechtshilfeersuchen gerichtet werden können, die sich auf eine andere Rechtsgrundlage als das Suchtstoffübereinkommen stützen. Diese Regelung entspricht im Kern dem § 16 Absatz 5 Seeaufgabengesetz, der in dieses Gesetz übernommen werden soll.

### Zu § 6 (Entschädigung)

Die Norm regelt für Maßnahmen im Bereich der völkerrechtlichen Amts- und Rechtshilfe die Möglichkeit, einen angemessenen Schadensausgleich geltend zu machen. Wie bisher in § 17 des Seeaufgabengesetzes für die internationale Rechtshilfe vorgesehen, sollen die schadensausgleichsbestimmenden Vorschriften des Bundespolizeigesetzes entsprechend angewendet werden.

§ 6 betrifft ausschließlich Maßnahmen auf der Vollzugsebene. Damit soll erreicht werden, dass z. B. Eigentümer, Charterer und Ausrüster für mögliche Schäden, die ihnen durch Vollzugsmaßnahmen auf Hoher See aufgrund einer Maßnahme nach diesem Gesetz entstehen, in bestimmten Fällen einen angemessenen Ausgleich erhalten können. Die Regelung dient der Wahrung der Interessen der deutschen Seeschifffahrt.

### Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt Ansprüche auf Entschädigung im Rahmen der Amtshilfe nach § 1 und § 2 des Gesetzes.

Damit werden Entschädigungsansprüche für Schäden aufgrund von Gefahrenabwehrmaßnahmen – ähnlich wie bislang schon im Bereich der Rechtshilfe (§ 16 Seeaufgabengesetz) nach § 17 Seeaufgabengesetz – ermöglicht. Auch hier werden einzelne Bestimmungen des Bundespolizeigesetzes für entsprechend anwendbar erklärt. Die entsprechende Anwendung ist erforderlich, weil die Tatbestandsvoraussetzungen bei der internationalen Amtshilfe auf Hoher See teils von denen im Bundespolizeigesetz vorgesehenen abweichen.

Ausgleichsansprüche können beispielsweise entstehen, wenn sich nach einem Gefahrenforschungseingriff durch einen ausländischen Staat im Nachhinein herausstellt, dass eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und die auswärtigen Interessen der Bundesrepublik Deutschland mangels Verstoßes gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen tatsächlich nicht vorgelegen hat und dem dadurch Betroffenen ein Schaden (Vermögensnachteil oder Nachteil an rechtlich geschützten Gütern) entstanden ist.

Entsprechendes kann gelten, wenn tatsächlich eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und der auswärtigen Interessen der Bundesrepublik Deutschland aufgrund eines Verstoßes gegen Sanktionsrecht der Vereinten Nationen vorgelegen hat und der Betroffene durch entsprechende Vollzugsmaßnahmen des ausländischen Staates einen Schaden erlitten hat. Ein solcher könnte beispielsweise in der Zerstörung von transportierten Gütern an Bord des Schiffes oder von Teilen des Schiffes selbst liegen.

Hat der ersuchende Staat nach § 2 Absatz 2 eine Haftungsübernahme zugesagt, so führt das zu einer Haftungsfreistellung Deutschlands. Ein Geschädigter soll nicht deshalb schlechter stehen, weil nach nationalem Recht angeordnete Maßnahmen nicht durch deutsche Hoheitsträger, sondern aufgrund eines Ersuchens durch ausländische Hoheitsträger im Ausland durchgeführt werden. Er soll aber auch nicht, ohne dass es hierfür besondere Gründe gibt, besser gestellt werden.

### Zu Absatz 2

Die Norm entspricht dem bisherigen § 17 Seeaufgabengesetz. Danach finden die §§ 19 Absatz 2, 51 bis 56 Bundespolizeigesetz, ausgenommen § 52 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Bundespolizeigesetz, entsprechende Anwendung für Maßnahmen der Rechtshilfe nach § 5.

Die Vorschriften des Bundespolizeigesetzes gelten sinngemäß, weil es zwar um vergleichbare Situationen geht, die jeweiligen Maßnahmen aber nicht unmittelbar in den Anwendungsbereich des Bundespolizeigesetzes fallen, das Entschädigungsmöglichkeiten für Maßnahmen der Gefahrenabwehr regelt. § 5 hingegen betrifft Maßnahmen der internationalen Rechtshilfe im Rahmen der Strafverfolgung.

Absatz 2 gewährt einen Anspruch auf angemessenen Schadensausgleich, soweit eine von der Durchführung einer strafprozessualen Maßnahme betroffene Person einen Schaden erleidet.

Die grundsätzlich für entsprechend anwendbar erklärten §§ 19 Absatz 2, 51 bis 56 des Bundespolizeigesetzes regeln im Wesentlichen die Voraussetzungen für die Gewährung eines angemessenen Ausgleichs sowie Inhalt, Art und Umfang des Ausgleichs, die Verjährung eines Ausgleichsanspruchs sowie den Rechtsweg.

Absatz 2 ermöglicht es, einen angemessenen Ausgleich auch dann zu gewähren, wenn sich der dem Ersuchen zugrunde liegende Tatverdacht als begründet erweist, jedoch eine nicht dem Tatverdacht ausgesetzte andere Person (z. B. der Schiffseigentümer bei Drogenbesitz eines Mitglieds der Schiffsbesatzung) durch die Maßnahme

unbillig geschädigt wird. Soweit das Verhalten des Geschädigten dazu beigetragen hat, den Verdacht hervorzurufen oder zu fördern, kann dies nach § 52 Absatz 5 Bundespolizeigesetz angemessen berücksichtigt werden.

Ferner wird durch die entsprechende Anwendbarkeit von § 51 Absatz 4 Bundespolizeigesetz sichergestellt, dass weitergehende Ersatzansprüche nach den allgemeinen Vorschriften, wie Amtshaftungsansprüche oder Ansprüche nach dem Strafrechtsentschädigungsgesetz, unberührt bleiben.

Eine Entschädigungsregelung ist zudem auch zur Ausführung völkerrechtlicher Verpflichtungen erforderlich, insbesondere im Hinblick auf Artikel 17 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen.

Die Ausnahme von § 52 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Bundespolizeigesetz von der entsprechenden Anwendung auf strafprozessuale Maßnahmen erfolgt, weil die Gewährung von entgangenem Gewinn für nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit behördlichen Maßnahmen stehende Nachteile als mittelbarer Vermögensschaden (§ 52 Absatz 1 Satz 2 Bundespolizeigesetz) sowie der Ausgleich von einem Körper-, Gesundheits- oder Freiheitsschaden (§ 52 Absatz 2 Bundespolizeigesetz) als immaterieller Schaden nicht von der Entschädigungsregelung umfasst sein sollen. Ein möglicher Schadensausgleich aufgrund von strafprozessualen Maßnahmen soll nur für unmittelbare Vermögensschäden geleistet werden. Die bestehende Ausnahmeregelung lehnt sich rechtspolitisch an die Bestimmungen des Gesetzes über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen an, wonach Gegenstand einer Entschädigung nur ein durch eine Strafverfolgungsmaßnahme eingetretener (unmittelbarer) Vermögensschaden, nicht jedoch ein immaterieller Schaden ist (§ 7 Absatz 1 Gesetz über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen).

Anknüpfungspunkt der einen Schadensausgleich regelnden §§ 51 bis 56 Bundespolizeigesetz sind zudem typischerweise präventive, d. h. gefahrenerforschende und -abwehrende Maßnahmen der Bundespolizei, nicht hingegen strafprozessuale Maßnahmen.

Zu § 7 (Datenverarbeitung)

Zu Satz 1

Die Norm ermächtigt die zuständigen Behörden, personenbezogene Daten im Sinne von § 3 Absatz 1 Bundesdatenschutzgesetz (auch automatisiert) zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen, wenn dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach den §§ 1, 2, 3 und 5 erforderlich ist.

Zu Satz 2 Nummer 1

Zur Durchführung von Sanktionsrecht der Vereinten Nationen können gespeicherte oder durch Datenverarbeitung gewonnene personenbezogene Daten durch die in § 1 Absatz 1 genannten zuständigen Behörden zur Stellung eines Ersuchens an einen ausländischen Staat sowie von einem ausländischen Staat zu dem gleichen Zweck an die zuständigen deutschen Behörden nach Absatz 1 übermittelt werden.

Personenbezogene Daten im Sinne von Satz 1 können beispielsweise sein:

- die Identifikationsmerkmale eines in ein Schiffsregister eingetragenen oder mit einer amtlichen Funkstellenkennzeichnung versehenen Schiffes (Schiffsname, Heimathafen, Register, See- und Küstenfunkstellenkennzeichnung, IMO – Schiffsidentifikationsnummer, einheitliche europäische Schiffsnummer, amtliche Schiffsnummer, Unterscheidungssignal oder Funkrufzeichen, Typ, Vermessungsergebnis, Baujahr, Bruttoreaumzahl),
- die Angaben zu den an Bord des betreffenden Schiffes befindlichen Personen (Familiename, Vornamen, Staatsangehörigkeit, Geburtsdatum und -ort, Art und Nummer des Identitätsdokuments, Nummer eines vorhandenen Visums sowie bei Fahrgästen Einschiffungs- und Ausschiffungshafen),
- die Identifikationsmerkmale des Eigentümers, Ausrüsters, Charterers, Mieters oder Führers eines Schiffes bzw. Wasserfahrzeuges (Familiename, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Staatsangehörigkeit, Anschrift),
- der letzte Auslaufhafen, der nächste Anlaufhafen, der Zielhafen, die Position zum Zeitpunkt der Datenerhebung, Fahrt, Geschwindigkeit, der Status, der Routenplan und die Ankunftszeit des Schiffes im nächsten Hafen,
- die Angaben über Ladungsdaten.

## Zu Satz 2 Nummer 2

Weiterhin bedarf es der Übermittlung personenbezogener Daten an einen ausländischen Staat nach § 3 Absatz 1 bzw. an die in § 3 Absatz 3 genannte nationale Stelle durch den Kapitän eines Schiffes, die im Zusammenhang mit einer möglichen Strafverfolgung gegen eine an Bord befindliche Person erhoben wurden, soweit diese an den ausländischen Staat übergeben werden soll.

## Zu Satz 2 Nummer 3

Schließlich werden notwendige personenbezogene Daten im Rahmen von Rechtshilfeersuchen in Strafsachen (auf Hoher See) von der zuständigen Behörde an einen ausländischen Staat sowie von einem ausländischen Staat an die zuständige Behörde übermittelt, um Strafverfolgungsmaßnahmen nach § 5 Absatz 1 bis 3 durchführen zu können.

Die Verantwortung für die Zulässigkeit der Datenübermittlung an ausländische Staaten tragen die jeweils für die Entscheidung über die Übermittlung zuständigen Behörden.

## Zu § 8 (Verordnungsermächtigung)

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Ermächtigungsnorm gemäß § 4 Absatz 3 Satz 1 Seeaufgabengesetz, wozu nach das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt wird, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit den dort genannten Bundesministerien zur Durchführung der Maßnahmen nach § 1 Nr. 3 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb Seeaufgabengesetz die zuständigen Vollzugsbeamten des Bundes zu bezeichnen.

Aufgrund der Ermächtigungsnorm gemäß § 4 Absatz 3 Satz 1 Seeaufgabengesetz ist die Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See vom 4. März 1994 (BGBl. I S. 442) erlassen worden. Diese regelt maßgeblich die Zuständigkeit der Beamten der Bundespolizei sowie der des Zollgrenz- und des Zollfahndungsdienstes zur Durchführung der Maßnahmen gemäß oder entsprechend der Strafprozeßordnung im Gebiet seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres.

§ 4 Absatz 3 Seeaufgabengesetz soll ebenfalls im Wege der Befreiung des Seeaufgabengesetzes von nicht unmittelbar seeverkehrsbezogenen Normen in das Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz übernommen werden.

In diesem Zusammenhang soll zudem die Zuständigkeit zum Erlass der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See wegen der größeren Sachnähe vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Bundesministerium des Innern wechseln.

## Zu § 9 (Bußgeldvorschriften)

## Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 soll die Nichtbeachtung von Pflichten des Kapitäns nach § 3 Absatz 3 und 4 als Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden können.

Mit der Mitteilungspflicht nach § 3 Absatz 3 des Gesetzes gegenüber der Zentralen Kontaktstelle sowie der Dokumentation im Schiffstagebuch nach § 3 Absatz 4 des Gesetzes soll sichergestellt werden, dass die deutschen Behörden über die beabsichtigte Übergabe einer Person an einen ausländischen Staat rechtzeitig informiert werden.

Kommt der Kapitän dieser Verpflichtung nicht nach, würde der damit verfolgte Zweck vereitelt, nämlich relevante Informationen zielgerichtet an Behörden des Bundes und der Länder zur Koordinierung von Gefahrenabwehrmaßnahmen weiterzuleiten.

Es bedarf daher der Androhung verhältnismäßiger und wirksam abschreckender Sanktionen.

## Zu Absatz 2

In Absatz 2 wird ein Bußgeldrahmenbetrag von 30.000 Euro festgelegt, um die notwendige Kohärenz der Bußgeldandrohungen im Nebenstrafrecht zu wahren.

Zu Absatz 3

Absatz 3 bestimmt als sachlich zuständige Verwaltungsbehörde für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie.

Zu § 10 (Anwendungsklausel)

Zu Absatz 1

§ 3 gelangt erst dann zur Anwendung, wenn das SUA-Änderungsprotokoll nach dessen Artikel 18 für Deutschland in Kraft getreten ist. Bis dahin richten sich die Befugnisse des Kapitäns nach bisherigem Recht. Allerdings ist zu beachten, dass für Staaten, die Vertragspartei des SUA-Übereinkommens aber nicht des SUA-Änderungsprotokolls sind, gemäß § 3 Absatz 5 die Absätze 1 bis 4 zu den Befugnissen des Kapitäns nur für die in Artikel 3 des SUA-Übereinkommens vom 10. März 1988 genannten Straftaten gelten.

Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 wird der Tag des Inkrafttretens des SUA-Änderungsprotokolls vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht.

Zu § 11 (Unberührtheitsklausel)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift stellt klar, dass Maßnahmen der Bundespolizei im Rahmen ihres gesetzlich zugewiesenen Aufgabenbereichs seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres unbeschadet der Aufgaben und Befugnisse der zuständigen Behörden nach diesem Gesetz erfolgen.

Zu Absatz 2

Hiermit wird klargestellt, dass die Bestimmungen des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen unberührt bleiben, soweit nicht Bestimmungen in diesem Gesetz abweichende Regelungen vorsehen.

### **Zu Artikel 2 (Änderung des MARPOL-Gesetzes)**

Zu Nummer 1 (Artikel 2 Absatz 1)

Die Änderung der Ressortbezeichnung beruht auf dem Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013.

Zu Nummer 2 (Artikel 4)

Artikel 4 des MARPOL-Gesetzes wird aufgehoben. Wegen der beabsichtigten Bündelung von Vorschriften über die internationale Zusammenarbeit auf Hoher See erfolgt eine entsprechende Regelung nunmehr in § 4 des Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetzes (Artikel 1).

### **Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden – SeeSchSiÜbkG)**

Der Regelungsgegenstand von Artikel 3 SeeSchSiÜbkG wird wegen der beabsichtigten Bündelung von Vorschriften über die internationale Zusammenarbeit auf Hoher See in das Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz übernommen (Artikel 1 § 3) und wird daher hier aufgehoben.



**Zu Artikel 4 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 1 Nummer 3 und 4d)

Die die Zuständigkeit des Bundes begründende Norm wurde in der Fassung durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes zur Ausführung des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen vom 2. August 1993 (BGBl. I S. 1407) geschaffen.

Sie ermöglicht die Wahrnehmung von Verpflichtungen und Befugnissen des Bundes aufgrund von zwischenstaatlichen Abkommen, wie z. B. nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) oder dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität. Sie beschränkt insoweit die Befugnisse des Bundes zur Durchführung von Maßnahmen der Strafverfolgung oder zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer nach internationalem Seerecht.

Unbeschadet der Herauslösung der mit § 1 Nummer 3 Buchstabe d im Zusammenhang stehenden §§ 16, 17 Seeaufgabengesetz und deren Übernahme in das Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz (Artikel 1), besteht weiterhin Bedarf für § 1 Nummer 3 Buchstabe d im Seeaufgabengesetz.

Zu Buchstabe a) aa) (Änderung des Einleitungssatzes)

Die Änderung des Einleitungssatzes der Norm erfolgt, um eine einheitliche Terminologie mit dem Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz zu erreichen. Dort werden in den §§ 1, 2 und 5 des Gesetzes (vgl. auch § 7 Außenwirtschaftsgesetz) die Worte „seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres“ statt der Formulierung „seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres“ verwandt.

Zu Buchstabe a) bb) (Neufassung von Buchstabe d)

Die Änderung der materiell-rechtlich unveränderten Formulierung des § 1 Nummer 3 Buchstabe d Seeaufgabengesetz dient der Anpassung an eine bessere Verständlichkeit und Qualität der Rechtssprache.

Zu Buchstabe b) (Einfügung von § 1 Nummer 4d)

Mit der Einfügung der neuen Norm, die die Zuständigkeit des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt begründet, soll eine ausreichende Grundlage für materielle Gefahrenabwehrvorschriften zur Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG geschaffen werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zielt auf das umweltgerechte Recycling von Schiffen und die umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Abfällen, die beim Schiffsrecycling anfallen, ohne die Sicherheit des Schiffs und seinen effizienten Betrieb zu beeinträchtigen.

Aufgrund der neuen Nummer 4d unter Berücksichtigung des nach der Regelungssystematik des Seeaufgabengesetzes notwendigen schifffahrtsbezogenen Anknüpfungspunktes wird eine Aufgabenzuweisung für den Bund geschaffen im Hinblick auf die von einem Abwrackvorgang eines (See)Schiffes bei dessen Betrieb (d. h. nicht an Land) möglicherweise ausgehenden Gefahren aufgrund von Gefahrstoffen und Tätigkeiten vor der Außerdienststellung eines Schiffes und bevor die Abwrackarbeiten beginnen.

Eine Subsumtion des Recyclings nach der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 unter den Tatbestand der „Gefahrenabwehr für die Meeresumwelt“ nach § 1 Nummer 4 Seeaufgabengesetz ist nicht vertretbar, weil der Schutz der Meeresumwelt nicht Hauptzweck der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 ist. § 1 Nummer 4 Seeaufgabengesetz genügt damit nicht als Rechtsgrundlage für eine Aufgabenzuweisung.

Die neue Norm ist so gefasst, dass sie eine klare Abgrenzung zu den umwelt- und abfallrechtlichen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 liefert und im Fall einer Ratifikation des Internationalen Übereinkommens über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen von 2009 (Hongkong-Übereinkommen) für ggf. erforderliche Umsetzungsvorschriften herangezogen werden kann.

## Zu Nummer 2 (§ 3d)

Die Streichung der Bezugnahme auf § 1 Nummer 11 Seeaufgabengesetz erfolgt aus redaktionellen Gründen, weil hierfür keine praktische Relevanz vorhanden ist.

## Zu Nummer 3 (§ 4)

Zu Buchstabe a) (Neufassung von Absatz 1)

Bei der neuen Formulierung in Absatz 1 handelt es sich um eine Folgeanpassung aufgrund der Änderung von § 1 Nummer 3 (Buchstabe d).

## Zu Buchstabe b) (Aufhebung von Absatz 3)

Die Aufhebung von Absatz 3 korrespondiert mit der inhaltlichen Überleitung der Verordnungsermächtigung in das Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz (§ 8).

## Zu Nummer 4 (§ 5)

Neben der entsprechenden Anpassung der Bezeichnung der betreffenden Bundesministerien an den Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 in den Absätzen 1, 2, 2a und 2b erfolgt eine Ergänzung in § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4.

Durch ein redaktionelles Versehen ist durch Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften mit Bezug zum Seerecht vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471) die Verweisung auf § 1 Nummer 10a entfallen. Dies wird hiermit berichtigt und die Verweisung wird wieder aufgenommen.

## Zu Nummer 5 (§ 9)

Die Ermächtigung in dem bisherigen § 9 Absatz 1 Satz 1 zum Erlass von Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates erfasst keine Maßnahmen für ein umweltgerechtes Recycling von Schiffen, einschließlich der Ausstellung und Überprüfung von Gefahrstoffinventaren und Recyclingfähigkeitsbescheinigungen. Insoweit war der einleitende Satzteil (vor Nummer 1) zu ergänzen.

§ 9 Absatz 1 verlangt aufgrund der vorgenommenen Ergänzung eine Konkretisierung des Regelungsgehalts möglicher Rechtsverordnungen. Diese erfolgt durch die Einfügung der neuen Nummer 4c nach Nummer 4b. Daraus wiederum ergibt sich eine Folgeänderung in § 9 Absatz 1 Satz 2.

Die im Übrigen vorgenommenen redaktionellen Änderungen betreffen die aufgrund des Organisationserlasses der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 (a. a. O.) erforderliche Anpassung der Ressortbezeichnungen.

## Zu Nummer 6 (§ 9c)

Infolge der Aufhebung von § 9b durch Artikel 2 Absatz 1 Nummer 7 des Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20.04.2013 (BGBl. I S. 868) mit Wirkung vom 1. Oktober 2013 bedarf es der redaktionellen Anpassung dieser Norm.

## Zu Nummer 7 (§ 12)

Die Verordnungsermächtigung in § 12 Absatz 1 Satz 1 enthält keine entsprechende Ermächtigung (mehr) zur Erhebung von Gebühren und Auslagen für die Übermittlung von Daten an nichtöffentliche Stellen nach § 9e Absatz 2 Seeaufgabengesetz.

Dies liegt darin begründet, dass die gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868), das überwiegend am 1. August 2013 in Kraft getreten ist, geschaffene Ermächtigungsnorm für die Erhebung von Gebühren und Auslagen aufgrund einer nach § 9e Seeaufgabengesetz erlassenen Rechtsverordnung durch das zeitlich danach am 15. August 2013 in Kraft getretene Gesetz zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 wieder aufgehoben wurde. Danach enthielt die Änderungsformulierung in Artikel 2 Absatz

163 Nummer 1 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes die Bezugnahme auf „§ 9e“ (Seeaufgabengesetz) nicht mehr.

Mit der vorliegenden Gesetzesänderung wird der Anwendungsbereich der Kostenerhebungsregelung für die Übermittlung von Daten nach § 9e Absatz 2 Seeaufgabengesetz erweitert.

Schließlich wird durch die Einfügung des § 14 in § 12 Absatz 1 Satz 1 die Erhebung von Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der aufgrund des § 14 Absatz 2 erlassenen Rechtsverordnung ermöglicht.

Die redaktionelle Änderung in Absatz 2 betrifft die Anpassung an die neue Ressortbezeichnung.

Zu Nummer 8 (§ 14)

§ 14 wird geändert, indem die Absätze 1 und 2 neugefasst werden. Die bisherigen Absätze 1 bis 3 werden inhaltlich unverändert zu den Absätzen 3 bis 5.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird die Notwendigkeit einer Zulassung geregelt. Bislang ergibt sich das Zulassungserfordernis aus § 42 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. Nach dieser Regelung besteht eine Verpflichtung der Schiffe, Kanalsteuerer an Bord zu nehmen. Die Behörde hat Kanalsteuerer zuzulassen. Die dort genannten Anforderungen – Zuverlässigkeit und Vertrautheit mit den Verhältnissen auf dem Nord-Ostsee-Kanal, notwendiges Befähigungszeugnis – sollen künftig in einer Kanalsteuererverordnung detailliert geregelt werden. Die Grundregelung über die Anforderungen für den Berufszugang wird in Satz 2 vom Gesetzgeber getroffen.

Zu Absatz 2

Dieser enthält in Satz 1 die notwendigen Verordnungsermächtigungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Regelung einer Kanalsteuererverordnung. Es handelt sich dabei um folgende Bereiche:

Nummer 1 betrifft die näheren Anforderungen an die Zulassung als Kanalsteuerer und das Verfahren sowie Regelungen über Rücknahme, Widerruf und Ruhen der Zulassung.

Nummer 2 und 3 enthalten die Ermächtigung zur Regelung der Ausbildung und Prüfung sowie der Fortbildung.

Nummer 4 ermächtigt zur Festlegung einer Altersbeschränkung für die Ausübung der Tätigkeit als Kanalsteuerer auf Grund der besonderen Anforderungen an diese Tätigkeit.

Nummer 5 betrifft die Festlegung einer Probezeit mit Größenbeschränkung der zu steuernden Fahrzeuge für die ersten zwei Jahre nach der Zulassung.

Nummer 6 ermächtigt den Ordnungsgeber, Vorhaltung, Betrieb und Unterhaltung der notwendigen Einrichtungen auf eine juristische Person des Privatrechts zu übertragen. Dabei regelt der Gesetzgeber als Minimalanforderungen an die Person, dass sie hinreichend Gewähr dafür bietet, die zu übertragenden Aufgaben ordnungsgemäß und auf Dauer wahrzunehmen.

Nummer 7 enthält die Ermächtigung zur Bestimmung der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Satz 2 stellt klar, dass sich die Fachaufsicht der Aufsichtsbehörde auch auf die mit der Aufgabenwahrnehmung beauftragte juristische Person des Privatrechts erstreckt, sofern es sich um Maßnahmen und Entscheidungen handelt, die die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs berühren. Ansonsten übt die Aufsichtsbehörde nur die Rechtsaufsicht aus.

Zu Nummer 9 (§ 15)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Nach der redaktionellen Anpassung der Nummern 4 und 5 wird durch die neuen Nummern 6 und 7 eine Verordnungsermächtigung für die Sanktionierung geschaffen. Die differenzierte Bewehrung als Ordnungswidrigkeit folgt dem Aufbau in § 15 Absatz 1 Nummer 4 und 5; sie trägt damit den unterschiedlichen Unrechtsgehalten der einzelnen Verstöße hinreichend Rechnung.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Absatz 2 enthält notwendige redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Änderungen in Absatz 1.

Zu Buchstabe c (Absatz 4 und 5)

Die redaktionelle Änderung in Absatz 4 und 5 betrifft die Anpassung an die neue Ressortbezeichnung.

Zu Buchstabe d (Absatz 6)

Durch die Anfügung von Absatz 6 wird eine Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung geschaffen, in der zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Union bei einem festgestellten Verstoß gegen die in Absatz 1 Nummern 6 und 7 genannten Ge- oder Verbote entsprechende Ordnungswidrigkeitentatbestände bezeichnet werden können.

Zu Nummer 10 (§§ 16, 17)

Die §§ 16 und 17 Seeaufgabengesetz sind aufzuheben, weil ihr Regelungsgehalt nunmehr in die §§ 5 und 6 des Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetzes aufgenommen wurde.

Zu Nummer 11 (§ 17a)

In § 17a wird derzeit auf die entsprechende Geltung von § 16 Absatz 2 Seeaufgabengesetz (Freistellung von Ersatzansprüchen) in den Fällen verwiesen, in denen Maßnahmen nach § 1 Nummer 3 Buchstabe a, b oder e Seeaufgabengesetz gegenüber Schiffen unter ausländischer Flagge durch deutsche Vollzugsbehörden vorgenommen werden. Da der Regelungsgehalt von § 16 Seeaufgabengesetz in das Hohe-See-Zusammenarbeitsgesetz übernommen wird und somit im Seeaufgabengesetz entfällt, bedarf es einer entsprechenden Anpassung der Formulierung in § 17a.

Zu Nummer 12 (§ 3 Absatz 2, § 5a Satz 2, § 6 Absatz 4 Satz 1 bis 3, § 7 Absatz 1 und 2, § 7a Absatz 3, 4 und 5, § 9a Satz 1, § 9e Absatz 2 Satz 7, §§ 11, 13 Absatz 2 Satz 1, §§ 22 und 22b)

Die jeweils redaktionelle Änderung betrifft die Anpassung an die neue Ressortbezeichnung.

### **Zu Artikel 5 (Änderung des Seeversicherungsnachweisgesetzes)**

Die Verordnungsermächtigung in § 9 Seeversicherungsnachweisgesetz enthält keine entsprechende Ermächtigung zum Erlass gebührenpflichtiger Tatbestände für die Ausstellung von Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigungen durch das Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie.

Dies liegt darin begründet, dass seinerzeit das Seeversicherungsnachweisgesetz annähernd zu dem gleichen Zeitpunkt wie das Gesetz zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht wurde.

In diesem Zusammenhang wurde davon ausgegangen, dass das als Artikel 1 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erlassene Bundesgebührengesetz vor dem Seeversicherungsnachweisgesetz in Kraft treten würde. Dies wiederum bedeutete, dass fachgesetzliche Ermächtigungen für Gebührenverordnungen nicht mehr in das Fachrecht – hier in dem Seeversicherungsnachweisgesetz – eingestellt werden konnten.

Um Gebühren und Auslagen für öffentliche Leistungen nach dem Seeversicherungsnachweisgesetz erheben zu können, ist wegen der sachlichen Zuständigkeit des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Anpassung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie erforderlich. Diese Rechtsverordnung ist ausschließlich auf fachgesetzliche Ermächtigungsgrundlagen gestützt.

Der Erlass einer neuen die Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie ersetzende Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 22 Absatz 4 BGebG kommt derzeit aus allgemeinen grundsätzlichen gebührenrechtlichen sowie aus zeitlichen Erwägungen nicht in Betracht.

Der Erlass einer von den Bundesministerien ohne Zustimmung des Bundesrates zu erlassenen Besonderen Gebührenverordnung für ihren Zuständigkeitsbereich setzt u. a. voraus, dass insoweit keine Regelungen durch eine Allgemeine Gebührenverordnung der Bundesregierung getroffen wurden. Eine Allgemeine Gebührenverordnung der Bundesregierung wurde bislang nicht erlassen.

Darüber hinaus ist zudem aus praktischen Gründen noch keine Berechnung der einzelnen Gebühren nach Maßgabe des Bundesgebührengesetzes möglich. Dies hat im Ergebnis zur Folge, dass aufgrund der Bestimmungen des Bundesgebührengesetzes – befristet bis zum 14. August 2018 wegen des Artikels 5 Absatz 3 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes – eine fachgesetzliche Ermächtigung geschaffen werden muss, um für die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu erbringenden öffentlichen Leistungen nach dem Seeversicherungsnachweisgesetz kostendeckende Gebühreneinnahmen erzielen zu können.

Zu Nummer 1 (§ 9)

Neben der Bezeichnungsänderung des Ressorts und einer redaktionellen Anpassung in § 9 Nummer 2 Seeversicherungsnachweisgesetz erfolgt die fehlende Ergänzung der Ermächtigung zum Erlass gebührenpflichtiger Tatbestände für öffentliche Leistungen, zur Festsetzung von Gebührensätzen sowie Auslagen in der neuen Nummer 3 von § 9.

Zu Nummer 2 (§ 14)

In § 14 Absatz 2 bedarf es der Änderung der Bezeichnung des Ressorts.

#### **Zu Artikel 6 (Weitere Änderung des Seeversicherungsnachweisgesetzes)**

§ 9 (Nummer 2 und 3)

Aufgrund der übergangsweise weiter bestehenden Regelungen für die Ermächtigungsnormen für das gebührenbezogene Fachrecht nach Artikel 5 Absatz 3 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes längstens bis zum 14. August 2018, bedarf es neben der redaktionellen Anpassung von § 9 Nummer 2 Seeversicherungsnachweisgesetz (Nummer 1) entsprechend der Aufhebung der neu eingefügten Regelung gem. § 9 Nummer 3 Seeversicherungsnachweisgesetz (Nummer 2) zu dem genannten Datum. Ab diesem Zeitpunkt gelten dann ausschließlich die Bestimmungen des Bundesgebührengesetzes.

#### **Zu Artikel 7 (Änderung des Ölschadengesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 5)

Neben der in § 2 Absatz 5 erfolgenden Anpassung der Ressortbezeichnung unter Berücksichtigung des Organisationserlasses der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 wird § 2 Absatz 5 Nummer 3 Satz 2 Ölschadengesetz aufgehoben und rechtssystematisch an die Formulierung der ergänzenden Ermächtigung zum Erlass gebührenpflichtiger Tatbestände für öffentliche Leistungen, zur Festsetzung von Gebührensätzen sowie Auslagen nach § 9 Nummer 3 Seeversicherungsnachweisgesetz (neu) angepasst. Die Höhe der festzusetzenden Gebühren richtet sich nach der Reform des Gebührenrechts des Bundes nunmehr im Regelfall nach § 9 Absatz 1 Bundesgebührengesetz. Tragender Grundsatz der Gebührenbemessung ist danach das Kostendeckungsprinzip. Insoweit kann vorliegend die Regelung von Mindest- bzw. Höchstgebühren nach bisherigem Recht entfallen. Schließlich greift auch die unter bestimmten Voraussetzungen übergangsweise in § 23 Absatz 3 und 4 Bundesgebührengesetz geregelte Fortgeltung des bisherigen Gebührenrechts des Bundes nicht ein, weil mit der Aufhebung von § 2 Absatz 5 Nr. 3 S. 2 Ölschadengesetz etwas anderes bestimmt wird.

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1, 2, 3, 4, 6 und 7)

In § 5 werden die betreffenden Bezeichnungen der Bundesministerien unter Berücksichtigung des Organisationserlasses der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 angepasst.

**Zu Artikel 8 (Änderung des Seearbeitsgesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 150)

In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 150 aufgrund der inhaltlichen Anpassung der Norm (Nummer 23) geändert.

Zu Nummer 2 (§ 20 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2)

Mit der Änderung werden die Bezeichnungen der Bundesministerien an den Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 angepasst.

Zu Nummer 3 (§ 27)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 4 (§ 28 Absatz 1 Satz 1)

Die Änderung des Absatzes 1 Satz 1 dient der Umsetzung der Norm A2.1 Absatz 1 a) des Seearbeitsübereinkommens. Sie sieht vor, dass Seeleute, die auf einem Schiff unter der Flagge eines Mitgliedstaats beschäftigt werden, über einen gültigen Heuervertrag verfügen müssen. Die bisher enthaltene Einschränkung, dass der Heuervertrag lediglich zum Zeitpunkt des „Dienstantritts“ vorhanden sein muss, wird aufgehoben. Ein gültiger Heuervertrag muss dem Besatzungsmitglied vor Beginn der Beschäftigung ausgehändigt werden und für die Dauer der gesamten Beschäftigung vorliegen.

Zu Nummer 5 (§ 29 Absatz 1 Satz 2, Absatz 3 Satz 1)

Die Änderungen zu § 29 Absatz 1 und 3 dienen der Umsetzung der Richtlinie 2013/54/EU vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1). Nach Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie muss jeder Mitgliedstaat sicherstellen, dass Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge Zugang zu einer Kopie der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 haben. Das Sozialpartnerübereinkommen wird durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30) durchgeführt. Es ist dieser Richtlinie als Anlage in deutscher Übersetzung beigefügt.

Zu Nummer 6 (§ 55 Satz 1 und Satz 2)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 7 (§ 92)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 8 (§ 96 Satz 1 Nummer 1 und Nummer 2; Satz 2 Nummer 1)

Zu Buchstabe a)

Die Änderung dient der Gesetzesbereinigung. Satz 1 Nummer 2 wird um eine klarstellende Zweckbestimmung ergänzt, die dem bisherigen § 113 Absatz 2 entnommen ist, der zur Vermeidung von Doppelregelungen mit diesem Gesetz aufgehoben wird. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Buchstabe b)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 9 (§ 108 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 3, Absatz 5 Satz 1, 4, 5 und 6)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 10 (§ 109 Absatz 1 Satz 6 und Absatz 4)

Zu Buchstabe a)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Änderungen in § 113.

Zu Buchstabe b)

Neben dem nach der Norm A4.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens vorgesehenen ärztlichen Berichtsformular sind an Bord weitere Unterlagen für die täglichen oder anlassbezogenen Aufzeichnungen über die Behandlungen und die Verwendung der Schiffsapotheke und der sonstigen medizinischen Ausrüstung gemäß § 107 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 mitzuführen. Die bisherige Formulierung „ärztliche Berichtsformulare“ in § 109 Absatz 4 ist daher zu eng und wird durch den umfassenden Begriff der „Unterlagen“ nach § 107 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, welcher Tagebücher und ärztliche Berichtsformulare einschließt, ersetzt.

Darüber hinaus wird klargestellt, dass die nach § 109 Absatz 1 Satz 1 und 2 jeweils zuständige Person Unterlagen nach § 107 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 an die Berufsgenossenschaft übersenden muss. Soweit es für die Fortentwicklung des Standes der medizinischen Erkenntnisse erforderlich ist, erlässt die Berufsgenossenschaft eine allgemeine Anordnung, die auch die Vorgaben enthält, in welchen Zeitabständen Unterlagen zu übersenden sind.

Die Muster der einzelnen Unterlagen, einschließlich des ärztlichen Berichtsformulars gehören nach § 107 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 zur medizinischen Ausstattung und werden als Stand der medizinischen Erkenntnisse (§ 107 Absatz 2 Satz 4) vom Ausschuss festgestellt und vom Bundesministerium bekannt gemacht. Vor diesem Hintergrund wird der derzeitige Satz 3 in § 109 Absatz 4, wonach die Muster der ärztlichen Berichtsformulare gesondert bekannt gemacht werden, gestrichen. Eine weitere Bekanntmachungsverpflichtung wäre überflüssig und würde auch der Intention zuwiderlaufen, dass mit dem neu errichteten Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt alle Angelegenheiten der medizinischen Ausstattung bei einem Gremium konzentriert werden und dass dessen festgestellte Ergebnisse als „Stand der medizinischen Erkenntnisse“ in einer Bekanntmachung veröffentlicht werden.

Eine Aufbewahrung von Unterlagen an Bord ist nicht erforderlich. Vielmehr ist eine Übermittlung von Unterlagen an die Berufsgenossenschaft von großer Bedeutung, damit eine Auswertung vorgenommen werden kann. Ziel ist es, durch regelmäßige Auswertungen die medizinische Betreuung an Bord, insbesondere auch die medizinische Ausstattung, weiter zu optimieren. So kann die statistische und wissenschaftliche Erfassung der Verwendung der Medikamente an Bord beispielsweise dazu dienen, Stückzahlen zu korrigieren und den Schulungsbedarf in den medizinischen Wiederholungslehrgängen nach § 109 Absatz 1 Satz 3 anzupassen. Zur Wahrung der Belange des Datenschutzes dürfen Unterlagen nur in anonymisierter Form übermittelt werden.

Zu Nummer 11 (§ 111 Absatz 2 Satz 1)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 12 (§ 113 Absatz 1 Satz 1 und Satz 3 Nummer 1 und Absatz 2)

Zu Buchstabe a)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Buchstabe b)

Die Änderung dient der Gesetzesbereinigung. Die Verordnungsermächtigung zur Bestimmung der näheren Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten an Bord von Schiffen und deren Einsatzbereitschaft regelt § 96 Satz 1 Nummer 2. Die Aufhebung der in Absatz 2 enthaltenen Verordnungsermächtigung hat keinen Einfluss auf

den Bestand bestehender Rechtsverordnungen, die in der Eingangsformel auf sie verweisen. Bei späterer Änderung einer solchen Rechtsverordnung ist die Eingangsformel entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 13 (§ 118 Satz 1 und Satz 2)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 14 (§ 128 Absatz 5, Absatz 6 Satz 2 und Absatz 7)

Die inhaltliche Änderung der Absätze 5 und 6 dient der Umsetzung der Norm A5.1.4 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens sowie Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2013/54/EU vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1). Danach darf Personal, das Beschwerden untersucht oder Kenntnis von Beschwerden erhält, neben der Verschwiegenheitspflicht hinsichtlich der Quelle der Beschwerde auch keine Andeutung gegenüber dem Reeder, seinem Vertreter oder dem Schiffsbetreiber machen, dass es eine Überprüfung infolge einer Beschwerde durchführt.

Die bisher in Absatz 6 enthaltene unbedingte Verpflichtung, den Reeder und den Kapitän eines betroffenen Schiffes unverzüglich über den Beschwerdegegenstand zu unterrichten, wenn Besatzungsmitglieder Beschwerden unmittelbar an eine deutsche Auslandsvertretung richten und diese an die Berufsgenossenschaft weitergeleitet werden, wird daher aufgehoben. Ein solches Vorgehen kommt nur dann in Betracht, wenn dem Adressaten dadurch weder die Quelle der Beschwerde bekanntgegeben wird noch Andeutungen gemacht werden, dass Grundlage der Überprüfung eine Beschwerde ist.

Die Berufsgenossenschaft ist davon unabhängig nach § 128 Absatz 7 verpflichtet, bei ihr eingegangene Beschwerden unverzüglich zu untersuchen. Sie kann sich dabei nach Absatz 8, insbesondere im Ausland, der Mitwirkung anerkannter Organisationen und anderer sachverständiger Personen bedienen. Für den Fall, dass es die Berufsgenossenschaft zur Abhilfe einer Beschwerde für geboten erachtet, den Reeder oder den Kapitän eines Schiffes auch darüber zu unterrichten, dass eine Beschwerde an sie gerichtet wurde, ist sie gehalten, zuvor die Einwilligung der Beschwerdeführerin oder des Beschwerdeführers einzuholen, soweit die Beschwerde nicht bereits konkludent eine derartige Einwilligung enthält. Das trägt dem Anliegen der MLC 2006 und der Richtlinie 2013/54/EU Rechnung, Besatzungsmitgliedern zum Schutz vor eventuellen Nachteilen zu ermöglichen, Beschwerden gegebenenfalls unmittelbar an zuständige Stellen außerhalb des Einflussbereiches des Reeders zu richten und diesem gegenüber unerkannt zu bleiben.

Lässt eine anonyme Mitteilung keinen Urheber erkennen und scheidet eine Rückfrage daher aus, bleibt es der Berufsgenossenschaft, wie auch sonst, unbenommen, eventuellen Anhaltspunkten, die ein Tätigwerden angezeigt erscheinen lassen, im Rahmen ihrer Ermittlungen nachzugehen und sich dabei zur Aufklärung auch an den Reeder oder von ihm beauftragte Personen zu wenden. Sie darf diesen gegenüber jedoch keine Andeutungen machen, auf Grundlage einer Beschwerde zu handeln.

Nach Satz 3 ist eine Unterrichtung auch ohne Einwilligung des Beschwerdeführers zulässig, soweit sie erforderlich ist, um eine konkrete Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen oder das Schiff oder seine Ladung abzuwenden. Das setzt eine Sachlage voraus, die aufgrund objektiver Umstände im Einzelfall mit hinreichender Wahrscheinlichkeit befürchten lässt, dass ohne Unterrichtung in absehbarer Zeit ein Schaden für die genannten Rechtsgüter eintreten wird. Eine Unterrichtung ist in einem solchen Fall erforderlich, wenn der Berufsgenossenschaft kein milderer, aber gleich wirksames Mittel zur Verfügung steht, um die Gefahr abzuwehren.

Die Änderung berichtigt darüber hinaus den Wortlaut der Absätze 5 und 7.

Zu Nummer 15 (§ 133 Absatz 1 Satz 2)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Laufzeit des Fischereiarbeitszeugnisses ergibt sich unmittelbar aus § 133 Absatz 1 Satz 3; diese weicht von der fünfjährigen Laufzeit des Seearbeitszeugnisses ab. Der Verweis auf § 130 Absatz 5 Satz 2 wird daher auf Satz 2 beschränkt.

Zu Nummer 16 (§ 136)

Die Änderung dient der Gesetzesbereinigung.



Die Ermächtigungen des bisherigen Absatzes 2 sind fast wortgleich mit denen nach Absatz 1, so dass die betreffenden Formulierungen des Absatzes 2 nun nur noch in Absatz 1 enthalten sind. § 136 Absatz 1 Nummer 4 zur Regelung von notwendigen Aufzeichnungen und Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen oder auszuhängen sind, wird in diesem Zusammenhang um die Aufbewahrung von Aufzeichnungen ergänzt. Die Verordnungsermächtigung nach dem bisherigen Absatz 2 Nummer 1, die die Ermächtigung zur Regelung der näheren Einzelheiten der Voraussetzungen für die Ermächtigung einer anerkannten Organisation nach § 135 betrifft, bleibt bestehen und wird alleiniger Absatz 2. Im Übrigen hat die Änderung keinen Einfluss auf den Bestand bestehender Rechtsverordnungen, die in der Eingangsformel auf sie verweisen. Bei späterer Änderung einer solchen Rechtsverordnung ist die Eingangsformel entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 17 (§ 137 Absatz 2)

Die Änderung dient der Umsetzung der Regel 5.2.1 Absatz 2 in Verbindung mit Regel 5.1.3 des Seearbeitsübereinkommens. Danach wird der Anscheinsbeweis für die Erfüllung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens durch ein gültiges Seearbeitszeugnis und eine gültige Seearbeits-Konformitätserklärung erbracht.

Zu Nummer 18 (§ 138 Absatz 1)

Die Änderung aktualisiert die in Absatz 1 enthaltene Verweise auf die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle, die durch die Richtlinie 2013/38/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle geändert wurde.

Zu Nummer 19 (§ 143 Absatz 3)

Die bestehende Regelung des § 143 reicht nicht aus, um in allen Fällen eine effektive Durchsetzung der Normen des Seearbeitsgesetzes durch die Berufsgenossenschaft zu gewährleisten. Durch die Änderung erhält die Berufsgenossenschaft in den dort geregelten Fällen die Möglichkeit, ein Schiff festzuhalten.

Dies gilt zum einen, wenn der Reeder seiner Verpflichtung nicht nachkommt, ein Schiff nur mit einem gültigen Seearbeitszeugnis und einer gültigen Seearbeitskonformitätserklärung (Regel 5.1.3 des Seearbeitsübereinkommens sowie §§ 130 und 132) oder einem gültigen Fischereiarbeitszeugnis (§ 133) in Dienst zu stellen oder in Fahrt zu halten.

Die Vorschrift erfasst Fälle, in denen sich der Reeder beharrlich oder auch wiederholt weigert, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Eine Beharrlichkeit des Reeders liegt vor, wenn er sich in einem konkreten Verwaltungsvorgang trotz mehrfacher Aufforderung dem vorgeschriebenen Verfahren entzieht. Das kann bereits bei dem Indienststellen eines Schiffes vorliegen, also bei der erstmaligen Erteilung des Seearbeitszeugnisses. Ein wiederholter Fall ist gegeben, wenn der Reeder bereits mehrmals, ggf. auch bei unterschiedlichen Schiffen, nur nach besonderem Insistieren das Seearbeitszeugnis mit den erforderlichen Unterlagen beantragt.

Zum anderen soll die Berufsgenossenschaft unter der Bundesflagge oder ausländischer Flagge fahrende Schiffe künftig auch dann im Hafen festhalten können, wenn sich ein Reeder weigert, eine notwendige Überprüfung durchführen zu lassen.

Die Aufnahme dieser Vorschrift wird durch die Norm A5.1.4 Absatz 17 des Seearbeitsübereinkommens gestützt, der angemessene Zwangs- und sonstige Abhilfemaßnahmen bei Verletzungen der Anforderungen des Übereinkommens und bei Behinderung von Inspektoren bei der Erfüllung der Aufgaben vorsieht. Eine vergleichbare Regelung, die an den Nachweis erforderlicher Zeugnisse anknüpft, ist im Schiffssicherheitsrecht bereits etabliert (§ 11 Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung).

Zu Nummer 20 (§ 144 Absatz 2 und § 149 Absatz 2 Satz 1)

Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 21 (§ 145 Absatz 1 Nummer 18)

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der Änderungen in § 113.

Zu Nummer 22 (§ 150)

Die Änderung soll es dem Reeder ermöglichen, die Dokumentenverwaltung an Bord einfacher und übersichtlicher zu gestalten. Soweit keine bestimmte Form vorgeschrieben ist, können Kopien und Unterlagen, die der Reeder an geeigneter Stelle an Bord zur Einsichtnahme durch Besatzungsmitglieder vorzuhalten hat und die keine personenbezogenen Daten enthalten, künftig auch über ein elektronisch geführtes Informationssystem bereitgestellt werden.

### **Zu Artikel 9 (Änderung der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See)**

Die Änderungen der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See erfolgen nach § 4 Absatz 3 des Seeaufgabengesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern, dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz und dem Bundesministerium der Finanzen.

Zu § 1 Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See

Zu Nummer 1 (Satzteil vor Buchstabe a)

Der Einleitungssatz von § 1 Nummer 2 der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See wird an den internationalen Rechtsstand angepasst, da das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 (Seerechtsübereinkommen) am 16. November 1994 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten ist. Die Regelungen zur völkerrechtlichen Immunität in den Artikeln 95 und 96 des Seerechtsübereinkommens entsprechen materiellrechtlich den Immunitätsregelungen nach den Artikeln 8 und 9 des Übereinkommens über die Hohe See vom 29. April 1958 (BGBl. 1972 II S. 1091).

Zu Nummer 2 (Buchstabe c)

In der Bezugnahme auf das Abkommen zur Bekämpfung des Alkoholschmuggels vom 19.08.1925 (Gesetz vom 14.04.1926 – RGBl. II S. 220) wird die Datumsangabe berichtigt.

Zu Nummer 3 (Buchstabe e)

Es handelt sich im Zusammenhang mit der Ergänzung des Einleitungssatzes von § 1 Nummer 2 der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See um die insoweit redaktionelle Streichung der (zweimaligen) Angabe der betreffenden Fundstelle, weil diese bereits durch die vorliegende Änderung des Einleitungssatzes von § 1 Nummer 2 der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See ausgeführt wird.

Zu Nummer 4 (Buchstabe f)

Der in § 1 Nummer 2 der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See nach Buchstabe e neu eingefügte Buchstabe f dient der Umsetzung des Zusatzprotokolls gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg zum Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität vom 15. November 2000 (BGBl. 2005 II S. 954, 1007). Das Zusatzprotokoll ist für die Bundesrepublik Deutschland am 14. Juli 2006 in Kraft getreten (BGBl. 2007 II S. 1348).

§ 1 Nummer 2 Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 1 Seeaufgabengesetz begründet eine spezialgesetzliche repressive Zuständigkeit der Vollzugskräfte der dort genannten Bundesbehörden für die Durchführung von strafprozessualen bzw. -verfolgenden Maßnahmen seewärts des deutschen Küstenmeeres aufgrund von auf Schiffen unter ausländischer Flagge begangenen und in Nummer 2 abschließend aufgezählten Taten oder Verstößen.

Das im Anschluss an das deutsche Küstenmeer seeseitig angrenzende Gebiet unterliegt nicht der Gebietshoheit und der territorialen Souveränität Deutschlands als Küstenstaat und damit insoweit grundsätzlich auch nicht der deutschen Strafgewalt.

Nach § 4 Absatz 1 Seeaufgabengesetz gelten indes bei der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zur Erfüllung „völkerrechtlicher Verpflichtungen“ oder zur „Wahrnehmung völkerrechtlicher Befugnisse“ ausdrücklich die Vorschriften der Strafprozessordnung und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten entsprechend.

Die mögliche Verfolgung von Straftaten im Sinne des Zusatzprotokolls gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg (Zusatzprotokoll) zum Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität (Übereinkommen) außerhalb des deutschen Küstenmeeres durch deutsche Vollzugskräfte im Hinblick auf Schiffe unter ausländischer Flagge setzt voraus, dass nach Artikel 15 des Übereinkommens Täter, die Straftaten im Sinne des Übereinkommens begangen haben, entweder der Gerichtsbarkeit ihres Aufenthaltsstaats unterliegen und dort strafrechtlich verfolgt oder aber von diesem Staat an den Tatortstaat ausgeliefert werden.

Deutschland erfüllt diese Anforderungen nach den §§ 4 bis 7 Strafgesetzbuch, wonach – soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen vorliegen – deutsches Strafrecht für Taten unabhängig vom Recht des Tatorts gilt.

Unbeschadet dessen gilt, dass bei der Verfolgung von Straftaten im Sinne des vorgenannten Zusatzprotokolls die dem seevölkerrechtlichen Grundsatz der Freiheit der Meere entsprechende völkerrechtliche Einschränkung der Ausübung von Staatsgewalt zu beachten ist.

Nach Artikel 4 Absatz 1 des Übereinkommens haben die Vertragsstaaten ihre Verpflichtungen nach diesem Übereinkommen in einer Weise zu erfüllen, die mit den Grundsätzen der souveränen Gleichheit und territorialen Unversehrtheit der Staaten sowie der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten anderer Staaten vereinbar ist. Diese Bestimmung entspricht zudem Artikel 2 Absatz 2 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen (BGBl. 1993 II S. 1136).

Die Bestimmungen über das Verhältnis des Zusatzprotokolls gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg im Vergleich zum Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität regelt Artikel 1 Absatz 1 und 2 des Zusatzprotokolls. Diese sind das Gegenstück zu Artikel 37 Absatz 1 und 3 des Übereinkommens. Für die Vertragsparteien des Zusatzprotokolls gelten das Zusatzprotokoll und das Übereinkommen als einheitliches Ganzes.

Hinsichtlich der Schleusung von Migranten auf dem Seeweg enthalten die Artikel 7 bis 9 des Zusatzprotokolls spezielle völkerrechtliche Regelungen für das Aufbringen und Durchsuchen fremder und eigener Schiffe auf Hoher See auf Ersuchen oder mit Genehmigung des jeweiligen Flaggenstaats. Die Artikel 8 und 9 stellen international bindende ausführliche Grundsätze der gegenseitigen Rechtshilfe bei der Strafverfolgung der Schleuserkriminalität auf der Hohen See auf, die auf dem Vorrang der Zuständigkeit des Flaggenstaats basieren.

Denn nach Artikel 89 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) kann kein Staat für sich das Recht in Anspruch nehmen, Teile der Hohen See seiner Souveränität zu unterstellen und Eingriffe in die Freiheit der Schifffahrt anderer Staaten vorzunehmen. Einschränkungen dieses Grundsatzes sind nur nach Maßgabe des SRÜ und nach sonstigen Regeln des Völkerrechts zulässig (vgl. Artikel 87 Absatz 1 Satz 2 SRÜ). Das allgemeine Seevölkerrecht stellt den Staaten nur in wenigen speziellen Fällen (z. B. Seeräuberei, Sklavenhandel, Nacheile bei Verletzung von Rechtsvorschriften eines Küstenstaats) konkrete Eingriffsrechte gegen Schiffe anderer Staaten auf Hoher See zur Verfügung und überlässt die Weiterentwicklung dieses Rechtsregimes der internationalen Zusammenarbeit der Staaten aufgrund von völkervertraglichen Verpflichtungen.

Hat ein Vertragsstaat den begründeten Verdacht, dass ein Schiff, das die Flagge eines anderen Vertragsstaats führt, für die Schleusung von Migranten auf dem Seeweg benutzt wird, kann er dies dem Flaggenstaat anzeigen, eine Bestätigung der Registrierung anfordern und bei Bestätigung den Flaggenstaat um die Genehmigung ersuchen, geeignete Maßnahmen im Hinblick auf dieses Schiff vorzunehmen, Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 des Zusatzprotokolls.

Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Satz 2 des Zusatzprotokolls kann der ersuchende Staat aufgrund einer erteilten Genehmigung des Flaggenstaates das betreffende Schiff anhalten, durchsuchen und, falls Beweise dafür gefunden werden, dass das Schiff für die Schleusung von Migranten auf dem Seeweg benutzt wird, die vom Flaggenstaat genehmigten geeigneten Maßnahmen zur Unterbindung der Schleusung treffen.

Für die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen durch deutsche Vollzugskräfte außerhalb des deutschen Küstenmeeres bedarf es einer entsprechenden Geltungsanordnung der Bestimmungen der deutschen Strafprozessordnung, die durch die zuständigkeitsbegründende Norm gemäß § 1 Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See in den dort abschließend genannten Fällen geschaffen wird.

Damit setzt der deutsche Verordnungsgeber als Vertragsstaat des Übereinkommens und des Zusatzprotokolls die erforderlichen Regelungen für zuständigkeitsbegründende strafprozessuale Eingriffsmaßnahmen auf Hoher See, also außerhalb des unmittelbaren Geltungsbereichs deutscher Strafvorschriften, um. Gleichzeitig wird damit aufgrund völkervertraglicher Verpflichtungen die Basis für eine weltweite Zusammenarbeit geschaffen.

#### **Zu Artikel 10 (Bekanntmachungserlaubnis)**

Das Seeaufgabengesetz wurde zuletzt 2002 neu bekannt gemacht und wurde seitdem mehrfach geändert. Die Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes dient der Transparenz und besseren Verständlichkeit für den Rechtsanwender.

#### **Zu Artikel 11 (Inkrafttreten)**

Die Norm bestimmt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz den Tag des Inkrafttretens des Gesetzes.

##### Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt das gesonderte Inkrafttreten von Artikel 3 des Gesetzes, weil das Protokoll von 2005 zum Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und das Protokoll von 2005 zum Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden, für die Bundesrepublik Deutschland bislang noch nicht in Kraft getreten sind.

##### Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt das gesonderte Inkrafttreten von Artikel 6 des Gesetzes am 14. August 2018, wonach die bis zum 13. August 2018 gültige Übergangsregelung für eine Gebührenermächtigung im Seeversicherungsnachweisgesetz wegen Artikel 5 Absatz 3 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes wieder aufgehoben werden muss.

##### Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt das Inkrafttreten des Artikelgesetzes im Übrigen, nämlich am Tag nach der Verkündung im Bundesgesetzblatt.