

03.07.95**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - AS - In - R - Uzu Punkt der 687. Sitzung des Bundesrates am 14. Juli 1995

**Zweite Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung See
(2. See-Gefahrgutänderungsverordnung)****A**

Der federführende **Ausschuß für Verkehr und Post,**
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** und
der **Rechtsausschuß**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

VP

1. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b (§ 10 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 10 Abs. 2

- a) in Satz 2 nach dem Wort "Verladung" die Wörter "vom Schiffsführer oder einem Beauftragten" einzufügen;
- b) in Satz 4 die Wörter "(zum Beispiel einem Umschlag- oder Stauereibetrieb)" zu streichen.

Begründung zu a:

Die im bisherigen Absatz 3 Satz 1 enthaltene Bestimmung, daß der Schiffsführer oder ein Beauftragter vor Verladung der Güter eine Stauanweisung festzulegen hat, ist zur Schaffung einer geschlossenen Verantwortungskette auch weiterhin erforderlich. Satz 2 ist daher entsprechend zu ergänzen.

Wer "Beauftragter" ist, ergibt sich aus den Anordnungen des Schiffsführers, z. B. gegenüber seinen Ladungsoffizieren oder aus Verträgen der Reederei,

(noch Ziffer 1)

z. B. mit Stauzentralen entsprechender Dienstleistungsunternehmen im Einzelfall.

Begründung zu b:

Nur ausnahmsweise werden derartige Verträge auch mit Umschlags- oder Stauereibetrieben abgeschlossen. Da mit dem Klammervermerk in Satz 4 die Ausnahme zur Regel erklärt werden würde, wird der Klammervermerk gestrichen.

VP

2. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 11 Abs. 1 Nr. 5)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 11 Abs. 1 die Nummer 5 wie folgt zu fassen:

"5. die Bescheinigung nach Kapitel II Regel 54 Nr. 3 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See."

Begründung:

Zur Verdeutlichung, daß nicht nur deutsche Schiffe (auf der Basis der Schiffssicherheitsverordnung), sondern auch ausländische Schiffe die genannte Bescheinigung mitzuführen haben, wird auf die Regelung des Internationalen Übereinkommens verwiesen.

VP
In

3. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 13)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 13 die Absätze 1 bis 4 zu streichen.

Als Folge

sind in der Überschrift zu § 13 die Wörter "Kontrollen und" zu streichen.

Begründung:

§ 9 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutgesetz) bietet eine umfassende und ausreichende Rechtsgrundlage für Überwachungsaufgaben und -maßnahmen der Bundes- und Landesbehörden. Einer Wiederholung oder Konkretisierung dieser Regelung - wie in § 13 Abs. 1 und 4 der Verordnung vorgesehen - bedarf es daher nicht. Außerdem würde mit einer derartigen Regelung in der Verordnung in die Kompetenzen der Länder eingegriffen, die das jeweils erforderliche Verwaltungsverfahren zur Ausführung von Bundesvorschriften als eigene Angelegenheit selbst regeln, soweit nicht Bundesgesetze etwas anderes bestimmen. Eine andere Bestimmung ist mit dem Gefahrgutgesetz nicht vorgenommen worden.

(noch Ziffer 3)

Mit der Streichung des Absatzes 1 entfällt die Grundlage für Absätze 2 bis 4. Darüber hinaus wäre die Regelung ohnehin nicht vollziehbar. Es wird nicht klar, wer die vorgesehenen Eintragungen im Schiffstagebuch vorzunehmen hat und was sie im Hinblick auf die in Absatz 3 und 5 vorgesehenen Regelungen noch bewirken sollen.

VP 4. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 15 Abs. 1)

In Artikel 1 ist die Nummer 9 zu streichen.

Begründung:

Das gewünschte Ziel einer Verbesserung der Sicherheit ist nur über eine Änderung der zugrundeliegenden Regelungen des IMDG-Codes zu erreichen.

Es ist daher geboten und vorgesehen, zunächst über einen deutschen Antrag bei der International Maritime Organisation (IMO) diese Regelung zu verändern. Die in § 15 vorgesehene Ergänzung ist daher abzulehnen.

VP 5. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a (§ 17 Abs. 2 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a sind in § 17 Abs. 2 Satz 2 nach dem Wort

"Seehäfen"

die Wörter

"und dem zentralen Meldekopf (ZMK) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes"

einzufügen.

Begründung:

Beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Cuxhaven soll ein Rechnergestütztes Maritimes Unfallmanagementsystem (REMUS) im ersten Quartal 1996 in Betrieb gehen, das die rechnergestützte Bearbeitung von Unfällen oder besonderen Ereignissen im Bereich der deutschen Küste, bei denen Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Stoffen beteiligt sind, vornehmen soll.

Bei Unfällen im Bereich der deutschen Küste wird diese Stelle zuerst unterrichtet und tätig. Ein Vorhalten der Rufnummer zur Ermittlung der genannten Daten auch bei dieser Stelle ist daher notwendig.

In
R

6. Zu Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a und e (§ 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h und Nummer 9 b)

- a) In Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a sind in § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h die Wörter "eine Angabe nicht oder nicht rechtzeitig macht" durch die Wörter "die Rufnummer nicht oder nicht rechtzeitig angibt" zu ersetzen.
- b) In Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe e sind in § 20 Abs. 1 Nr. 9 b die Wörter "eine Angabe nicht oder nicht rechtzeitig macht" durch die Wörter "die Rufnummer nicht oder nicht rechtzeitig angibt" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

B

7. **Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.**