Bundesrat Drucksache **556/1/96**

17.09.96

Empfehlungen
der Ausschüsse

VP - In - U

zu **Punkt** der 702. Sitzung des Bundesrates am 27. September 1996

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,

der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)** und

der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

In 1. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 9d Abs. 3 Seeaufgabengesetz)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 9d Abs. 3 Satz 2
die Worte ", insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist"
zu streichen.

Begründung:

Sofern Datenübermittlungen ins Ausland zwingend an ein dortiges angemessenes Schutzniveau geknüpft würden, könnte dies erhebliche Auswirkungen auf die Möglichkeit haben, wesentliche Schiffsmängel den zuständigen Stellen in Ländern ohne angemessenes Datenschutzniveau mitzuteilen.

Die jetzige Regelung im Gesetzentwurf ist möglicherweise von der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. EG Nr. L 281 S. 31) motiviert, nach deren Artikel 25 Abs. 1 Datenübermittlungen in Drittländer, d.h. Länder außerhalb der Europäischen Union, in der Regel nur erfolgen dürfen, wenn diese Länder ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten.

Ausgeliefert am 17. SEP. 1996

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax 0228/3820844
ISSN 0720-2946

(noch Ziffer 1)

Die Richtlinie sieht jedoch von diesem Grundsatz Ausnahmen vor, die gerade bei der Mitteilung von Schiffsmängeln relevant sind (Artikel 26 Abs. 1 Buchstabe d erste Alternative: Wahrung eines wichtigen öffentlichen Interesses). Das Kriterium der Erforderlichkeit nach § 9 d Abs. 1 und der Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen des Betroffenen nach § 9d Abs. 3 Satz 2 ist zur Abschichtung der zulässigen Übermittlungstatbestände ausreichend.

U (Bei Annahme entfällt Ziffer 3)

2. Zu Artikel 4 Nr. 2 (Artikel 1b MARPOL-Gesetz)

In Artikel 4 Nr. 2 ist Artikel 1b eingangs wie folgt zu fassen:

"Der Schiffsführer, ebenso wie der Eigentümer und der Betreiber, hat als für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher ....".

Begründung:

Die Beschränkung der besonderen verwaltungsrechtlichen Pflichtenstellung auf den Schiffsführer im Hinblick auf die Unterlassung und Verhinderung von Gewässerverunreinigungen ist abzulehnen. Diese Pflichtenstellung zur Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Gesetzes muß im Interesse des Meeresschutzes auch auf den Eigentümer und den Betreiber des Schiffes ausgedehnt werden.

Zwar sind die Schiffsführer in erster Linie für illegale Gewässerverunreinigungen verantwortlich; es ist dem Eigentümer und dem Betreiber des Schiffes aber zuzumuten, den Schiffsführer anzuhalten, illegale Einleitungen zu unterlassen und ihn in die Lage zu versetzen, in den Häfen vorhandene Entsorgungseinrichtungen zu nutzen.

Angesichts der hohen Kosten, die bei der Beseitigung von Ölverschmutzungen entstehen, ist es gerechtfertigt, den Kreis derjenigen, die rechtlich in der Lage sind auf die Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Gesetzes hinzuwirken und eine besondere Nähe zum Schutzgut haben, zu erweitern.

...

VP (entfällt bei Annahme von Ziffer 2)

3. Zu Artikel 4 Nr. 2 (Artikel 1b MARPOL-Gesetz)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um Prüfung, inwieweit in den in Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzentwurfes vorgesehenen Artikel 1b des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen auch der Eigentümer oder Besitzer eines Seeschiffes einzubeziehen ist.

Mit dieser Erweiterung würde verdeutlicht, daß neben der verwaltungsrechtlichen Pflichtenstellung des Schiffsführers im Hinblick auf die Einhaltung der MARPOL-Vorschriften zum Schutze der Meeresumwelt und seiner Garantenstellung zur Unterlassung und Verhinderung von Gewässerverunreinigungen auch eine Verantwortlichkeit des Reeders besteht.