

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

A. Problem und Ziel

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation („International Maritime Organisation“, kurz: IMO) wurde mit dem Übereinkommen vom 6. März 1948 über die Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrts-Organisation gegründet. Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft. Nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 ist die IMO die zuständige internationale Organisation in Bezug auf die Annahme von internationalen Seeschifffahrts-Regelungen und Normen über maritime Sicherheit, die Leistungsfähigkeit der Seeschifffahrt und den Schutz, die Verhütung und die Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Mit weltweit geltenden Regelungen schafft die IMO, auch in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen der Vereinten Nationen, internationale einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf hohem Schutzniveau. Die internationale Schifffahrt ist einer der am stärksten globalisierten Wirtschaftszweige. Das multilaterale Prinzip einheitlicher und weltweit anerkannter Bedingungen unabhängig von der Flagge ist eine notwendige Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der internationalen Schifffahrt.

Das Übereinkommen wurde von der Bundesregierung am 7. Januar 1959 in New York unterzeichnet und ist am hiesigen Tag für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten (BGBl. 1965 II S. 313; 1985 II S. 562, 563; 1986 II S. 423, 424; 2002 II S. 1870, 1871; 2012 II S. 933, 934). Deutschland ist seit 1959 ununterbrochen Mitglied des (aktuell noch) alle zwei Jahre gewählten IMO-Rates (Council – Wahl in Gruppe B „Staaten mit besonderem wirtschaftlichem Interesse“), dem politischen Steuerungsorgan der IMO.

Fristablauf: 10. 02. 23

Die IMO hat auf ihrer 32. Versammlung am 8. Dezember 2021 die Resolution A.1152(32) hinsichtlich der Änderungen der Artikel 16, 17, 18, 19 Buchstabe b und Artikel 81 des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (im Folgenden: IMO-Übereinkommen) angenommen.

Durch die Änderungen des IMO-Übereinkommens wird der Rat von 40 auf 52 Mitglieder erweitert (Artikel 16); in diesem Zusammenhang werden jeweils 12 Sitze (bisher 10 Sitze) den Kategorien a und b und 28 Sitze (bisher 20 Sitze) der Kategorie c zugewiesen (Artikel 17); die bisher zweijährige Amtszeit der Mitglieder des Rates auf vier Jahre verlängert (Artikel 18); das erforderliche Quorum für den Rat erhöht (Artikel 19 Buchstabe b) und drei weitere Sprachtexte als authentische Fassungen des IMO-Übereinkommens anerkannt (Artikel 81).

Die Änderungen der Artikel 16, 17, 18, 19 Buchstabe b und Artikel 81 des IMO-Übereinkommens erfordern gemäß Artikel 71 die Zustimmung von zwei Dritteln der IMO-Mitgliedschaft oder 117 Mitgliedstaaten (auf der Grundlage der derzeitigen Mitgliedschaft von 175 Mitgliedstaaten).

Im Rahmen der Ratifikation sind Änderungen oder Ergänzungen der innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften nicht erforderlich.

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die nach Artikel 71 des Übereinkommens vorgesehene Ratifikation geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund, die Länder und Kommunen. Der Mitgliedsbeitrag der Bundesrepublik Deutschland an die IMO (Pflichtbeitrag) errechnet sich jährlich nach dem UN-Schlüssel + Tonnage und besteht weiterhin nach dieser Formel fort.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es werden keine Informations- oder anderweitigen Pflichten für Bürgerinnen und Bürger eingeführt oder abgeschafft.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der IMO bewirkt keinen Erfüllungsaufwand für deutsche Unternehmen. Bürokratiekosten aus Informationspflichten sind nicht betroffen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es fällt kein zusätzlicher Aufwand für Bund, Länder und Kommunen an.

F. Weitere Kosten

Kosten für die Wirtschaft und soziale Sicherungssysteme entstehen nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

30. 12. 22

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Übereinkommens
über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 30. Dezember 2022

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Olaf Scholz

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf

Gesetz zur Änderung des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Der in London am 8. Dezember 2021 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Resolution A.1152(32) zur Änderung des Übereinkommens vom 6. März 1948 über die Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrts-Organisation (BGBl. 1965 II S. 313) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1986 (BGBl. 1986 II S. 423, 424), zuletzt geändert durch die Resolution vom 23. Juli 2012 (BGBl. 2012 II S. 933, 934), wird zugestimmt. Die Änderung des Übereinkommens wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem die Änderung des Übereinkommens nach seinem Artikel 71 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (im Folgenden: IMO-Übereinkommen) ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Vorliegend wird ein bestehender Vertrag, der Gegenstand eines Vertragsgesetzes war, geändert. Die Änderungen des Übereinkommens enthalten auch keine Regelungen mit Auswirkung auf das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden im Sinne des Artikels 84 Absatz 1 des Grundgesetzes, so dass der Gesetzentwurf als Einspruchsgesetz ausgestaltet ist.

Die o. g. Änderungen des IMO-Übereinkommens sollen in dem in Artikel 71 des Übereinkommens geregelten Verfahren angenommen werden. Nach Artikel 73 des Übereinkommens muss die Bundesrepublik Deutschland eine Annahmerekunde dem Generalsekretär der IMO übermitteln, die dann beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt wird.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem die Änderung des IMO-Übereinkommens nach seinem Artikel 71 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkungen

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung dieses Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Für die Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand. Es werden auch keine Informationspflichten im Sinne des § 2 Absatz 1 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates geschaffen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Das Vertragsgesetz wurde auch im Hinblick auf die Managementregeln und die Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung geprüft.

Änderungen des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

Amendments to the Convention on the International Maritime Organization

(Übersetzung)

Part VI The Council

Article 16

Replace the text of Article 16 with:

“The Council shall be composed of fifty-two Members elected by the Assembly.”

Article 17

Replace the text of Article 17 with:

“In electing the Members of the Council, the Assembly shall observe the following criteria:

- (a) Twelve shall be States with the largest interest in providing international shipping services;
- (b) Twelve shall be other States with the largest interest in international seaborne trade;
- (c) Twenty-eight shall be States not elected under (a) or (b) above which have special interests in maritime transport or navigation, and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world.”

Article 18

Replace the text of Article 18 with:

“Members represented on the Council in accordance with Article 16 shall hold office until the end of the next two consecutive regular sessions of the Assembly. Members shall be eligible for re-election.”

Article 19(b)

Replace the text of Article 19(b) with:

“(b) Thirty-four Members of the Council shall constitute a quorum.”

Part XXI Entry into force

Article 81

In Article 81, replace the words “of which the English, French and Spanish texts are equally authentic” with “of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic”.

Teil VI Der Rat

Artikel 16

Der Wortlaut des Artikels 16 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Der Rat besteht aus zweiundfünfzig von der Versammlung gewählten Mitgliedern.“

Artikel 17

Der Wortlaut des Artikels 17 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Bei der Wahl der Mitglieder des Rates beachtet die Versammlung folgende Grundsätze:

- a) Zwölf sind Staaten, die das größte Interesse an der Bereitstellung internationaler Schifffahrtsdienste haben,
- b) zwölf sind andere Staaten, die das größte Interesse am internationalen Handel über See haben,
- c) achtundzwanzig sind nicht nach Buchstabe a oder b gewählte Staaten, die ein besonderes Interesse an der Beförderung über See oder an der Schifffahrt haben und deren Wahl gewährleistet, dass alle größeren geographischen Gebiete der Erde im Rat vertreten sind.“

Artikel 18

Der Wortlaut des Artikels 18 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die im Rat nach Artikel 16 vertretenen Mitglieder bleiben bis zum Ende der nächsten zwei aufeinanderfolgenden ordentlichen Tagungen der Versammlung im Amt. Sie sind wiederwählbar.“

Artikel 19 Buchstabe b

Der Wortlaut des Artikels 19 Buchstabe b wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„b) Der Rat ist beschlussfähig, wenn vierunddreißig seiner Mitglieder vertreten sind.“

Teil XXI Inkrafttreten

Artikel 81

In Artikel 81 werden die Wörter „dessen englischer, französischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist“ durch die Wörter „dessen arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist“ ersetzt.

Denkschrift

I. Allgemeines

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation („International Maritime Organisation“, kurz: IMO) wurde mit dem Übereinkommen vom 6. März 1948 über die Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrts-Organisation gegründet. Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft. Nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 ist die IMO die zuständige internationale Organisation in Bezug auf die Annahme von internationalen Seeschifffahrts-Regelungen und Normen über maritime Sicherheit, die Leistungsfähigkeit der Seeschifffahrt und den Schutz, die Verhütung und die Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Mit weltweit geltenden Regelungen schafft die IMO, auch in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen der Vereinten Nationen, internationale einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf hohem Schutzniveau. Die internationale Schifffahrt ist einer der am stärksten globalisierten Wirtschaftszweige. Das multilaterale Prinzip einheitlicher und weltweit anerkannter Bedingungen unabhängig von der Flagge ist eine notwendige Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der internationalen Schifffahrt. Für Deutschland als Flaggenstaat, Logistikstandort und Exportnation ist die internationale Funktionsfähigkeit der Seeschifffahrt unter Einhaltung der weltweit geltenden Sicherheits- und Umweltstandards von besonderer Bedeutung, um die notwendigen Transportketten unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Das Übereinkommen wurde von der Bundesregierung am 7. Januar 1959 in New York unterzeichnet und ist am gleichen Tag für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten (BGBl. 1965 II S. 313; 1985 II S. 562, 563; 1986 II S. 423, 424; 2002 II S. 1870, 1871; 2012 II S. 933, 934). Deutschland ist seit 1959 ununterbrochen Mitglied des (aktuell noch) alle zwei Jahre gewählten IMO-Rates (Council – Wahl in Gruppe B „Staaten mit besonderem wirtschaftlichem Interesse“), dem politischen Steuerungsorgan der IMO.

Die IMO hat auf ihrer 32. Versammlung am 8. Dezember 2021 die Resolution A.1152(32) hinsichtlich der Änderungen der Artikel 16, 17, 18, 19 Buchstabe b und Artikel 81 des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (im Folgenden: IMO-Übereinkommen) angenommen.

Durch die Änderungen des IMO-Übereinkommens wird der Rat von 40 auf 52 Mitglieder erweitert (Artikel 16); in diesem Zusammenhang werden jeweils 12 Sitze (bisher 10 Sitze) den Kategorien a und b und 28 Sitze (bisher 20 Sitze) der Kategorie c zugewiesen (Artikel 17); die bisher zweijährige Amtszeit der Mitglieder des Rates auf vier Jahre verlängert (Artikel 18); das erforderliche Quorum für den Rat erhöht (Artikel 19 Buchstabe b) und drei weitere Sprachtexte als authentische Fassungen des IMO-Übereinkommens anerkannt (Artikel 81).

Die Änderungen der Artikel 16, 17, 18, 19 Buchstabe b und Artikel 81 des IMO-Übereinkommens erfordern gemäß Artikel 71 die Zustimmung von zwei Dritteln der IMO-Mitgliedschaft oder 117 Mitgliedstaaten (auf der Grundlage der derzeitigen Mitgliedschaft von 175 Mitgliedstaaten).

Im Rahmen der Ratifikation sind Änderungen oder Ergänzungen der innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften nicht erforderlich.

II. Besonderes

Zu Artikel 16

Die Änderung von Artikel 16 regelt eine Erhöhung der Sitze im Rat von bisher 40 auf 52 Mitglieder. Als Exekutiv- und politisches Steuerungsorgan der Organisation ist der Rat für die Erstellung von Empfehlungen in Bezug auf maritime Sicherheit und Umweltverschmutzungsprävention zuständig. Die Erweiterung der Mitgliederzahl dient der Erreichung der in dem Strategischen Plan der IMO (A 30/1110) für den Zeitraum 2018 bis 2023 genannten Ziele und beruht auf den Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur Reform des Rates („Working Group on Council Reform“), welche der Rat auf seiner 33. Außerordentlichen Sitzung im Jahr 2021 angenommen hat.

Durch die Erhöhung der Mitgliederzahl soll die Balance der Interessen aller IMO-Mitgliedstaaten im Rat gewährleistet werden. Die durchgeführte Anpassung der Anzahl der Sitze im Rat soll dabei insbesondere sicherstellen, dass etwa 30 Prozent der IMO-Mitgliedstaaten im Rat vertreten sind. Seit der letzten Anpassung im Jahr 1993 waren durch den Beitritt neuer Mitgliedstaaten nur noch etwa 23 Prozent der Mitglieder im Rat vertreten.

Zu Artikel 17

Artikel 17 regelt die Anzahl von Sitzen in den drei Ratskategorien a bis c.

Kategorie a erfasst dabei diejenigen Staaten, die das größte Interesse an der Bereitstellung internationaler Schifffahrtsdienste haben, Kategorie b solche, die das größte Interesse am internationalen Handel über See haben und Kategorie c die nicht nach Buchstaben a oder b gewählten Staaten, die ein besonderes Interesse an der Beförderung über See oder an der Schifffahrt haben und deren Wahl gewährleistet, dass alle größeren geographischen Gebiete der Erde im Rat vertreten sind.

Durch die Änderung von Artikel 17 wird die Anzahl auf jeweils 12 Mitglieder in den Kategorien a und b und auf 28 Mitglieder in Kategorie c erhöht. Diese Änderung wurde erforderlich, da die vorangegangene jeweilige Anhebung im Jahr 2003 auf 10 (a), 10 (b) und 20 (c) Sitze pro Kategorie als nicht mehr ausreichend erachtet wurde, um eine ausgewogene geographische Verteilung der IMO-Ratssitze zu gewährleisten.

Zu Artikel 18

Artikel 18 regelt eine Verlängerung der Amtszeit der IMO-Ratsmitglieder von bisher zwei auf vier Jahre. Die vorgenommene Verlängerung ist ebenfalls Teil des Strategischen Plans der IMO. Der Turnus der Ratswahlen wird verlängert, da die Ratswahlen regelmäßig einen erheblichen Anteil der Arbeit der Vollversammlungen, der Ressourcen der Organisation und der Kandidaten in Anspruch nehmen. Der Vier-Jahres-Turnus soll die Belastung der Vollversammlung und der Kandidaten durch die Wahlen

mindern und eine größere Konzentration auf die Arbeit an den Fachaufgaben der IMO ermöglichen.

Zu Artikel 19 Buchstabe b

Artikel 19 Buchstabe b regelt das erforderliche Quorum für die Beschlussfähigkeit des Rates. Die Änderung folgt der Anpassung der Erhöhung der Anzahl von Ratssitzen auf 52 Mitglieder und legt fest, dass der Rat zukünftig durch 34 vertretene Mitglieder beschlussfähig ist.

Zu Artikel 81

Artikel 81 regelt die als authentische Fassungen anerkannten Sprachtexte des IMO-Übereinkommens. Als zusätzliche Sprachfassungen werden die arabische, chinesische und russische Fassung für verbindlich erklärt. Bei diesen Sprachen handelt es sich bereits um offizielle Sprachen der Organisation. Die Anerkennung der zusätzlichen Sprachfassungen soll eine effektivere Teilnahme aller Mitgliedstaaten an der IMO-Arbeit sicherstellen.