

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetzentwurf sollen die wichtigsten Gesetze auf dem Gebiet des öffentlichen Seeschiffahrtsrechts der nationalen und internationalen Schifffahrts- und Rechtsentwicklung angepaßt werden. Die verfolgten Ziele sind

- die Fortentwicklung des Instrumentariums, das dem nationalen Gesetzgeber für die Hebung der Sicherheit und die Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zu Gebote steht;
- die Umsetzung von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft auf dem Weg zur Europäischen Union und die Erleichterung der Umsetzung der Rechtsvorschriften der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) sowie
- die Anpassung der Gesetzeslage an neue Gegebenheiten einschließlich einer weiteren Deregulierung und Rechtsbereinigung im Bereich der Seeschifffahrt.

B. Lösung

Zur Umsetzung der Ziele sind Änderungen und Ergänzungen des Seeaufgabengesetzes, des Flaggenrechtsgesetzes, des Gesetzes über das Seelotswesen, des Seemannsgesetzes, des Gesetzes über die Küstenschifffahrt sowie die bestimmter Gesetze zu internationalen Übereinkommen über Gegenstände des maritimen Umweltschutzes erforderlich.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 940 02 — Se 47/93

Bonn, den 11. November 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 660. Sitzung am 24. September 1993 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

Vom . . .

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Seeaufgabengesetz

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1987 (BGBl. I S. 541), zuletzt geändert durch . . ., wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. die Überwachung der für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserfahrzeuge, zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgeschriebenen Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, Kennzeichnung und Maßnahmen, die Bewilligung der in den Schiffssicherheitsvorschriften vorgesehenen Ausnahmen, die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Systemen, Anlagen, Instrumenten und Geräten auf ihre Eignung für den Schiffsbetrieb und ihre sichere Funktion an Bord, die Regulierung der Magnetkompassse, die Kompensierung der Peilfunkanlagen, die Festlegung des Freibords der Schiffe sowie die Erteilung und Einziehung der maßgeblichen Erlaubnisse, Zeugnisse und Bescheinigungen;“.

b) In Nummer 9 Buchstabe b wird das Wort „Windstau-“ durch das Wort „Wasserstands-“ ersetzt.

c) In Nummer 10 werden nach dem Wort „Warnnachrichten“ die Wörter „und sonstiger Sicherheitsinformationen“ angefügt.

d) Nummer 11 wird wie folgt gefaßt:

„11. meereskundliche Untersuchungen einschließlich der Überwachung der Veränderungen der Meeresumwelt;“.

e) Nach Nummer 11 wird folgende Nummer 12 angefügt:

„12. die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten über Seeschiffe einschließlich der Namen und Anschriften der Eigentümer und Betreiber und deren wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, soweit dies zur Erfüllung

der Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt erforderlich ist.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „sowie zur Beseitigung von Störungen“ durch die Wörter „einschließlich der Beseitigung von Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und die Wörter „dem Bundesminister“ jeweils durch die Wörter „dem Bundesministerium“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird gestrichen.

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Bundesministers“ durch das Wort „Bundesministeriums“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. nach § 1 Nr. 4, soweit es sich um nautische Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, Magnetkompassse, Peilfunkanlagen sowie Ölhaftungsbescheinigungen handelt;“.

bbb) In Nummer 2 werden nach dem Komma die Wörter „soweit sie nicht in einer Rechtsverordnung nach § 9a auf eine andere zuständige Stelle übertragen werden,“ angefügt.

ccc) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. nach § 1 Nr. 12, soweit nicht in einer Rechtsverordnung nach § 7 Satz 2 eine andere zuständige Stelle bestimmt ist;“.

ddd) In Nummer 6 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bedient sich, soweit sachdienlich, bei der Erfüllung der Aufgabe nach § 1 Nr. 12 der Hilfe des Germanischen Lloyds und darf hierfür dort vorhandene personenbezo-

gene Daten erheben. Es kann sich bei der Erfüllung seiner sonstigen Aufgaben für bestimmte Fälle geeigneter Stellen mit deren Zustimmung bedienen."

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt und nach den Wörtern „dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ die Wörter „oder für Betriebssicherheitsorganisationssysteme oder Sportfahrzeuge in einer Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 oder 2 einer anderen Stelle“ eingefügt.

bb) In Satz 3 wird das Wort „Bundesministers“ durch das Wort „Bundesministeriums“, in Satz 4 werden die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ und die Wörter „dem Bundesminister“ durch die Wörter „dem Bundesministerium“ ersetzt.

b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Besondere Einnahmen sind die von der See-Berufsgenossenschaft erhobenen Gebühren sowie die von der See-Berufsgenossenschaft als Verwaltungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes und des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten verhängten Geldbußen. Sie werden zur Kasse der See-Berufsgenossenschaft vereinnahmt.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und das Wort „Bundesministers“ durch das Wort „Bundesministeriums“ ersetzt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Das Bundesministerium für Verkehr kann ferner durch Rechtsverordnung die Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nr. 12, soweit sie sich auf nicht amtlich registrierte Seeschiffe beziehen, auf die in Satz 1 genannten Personen übertragen.“

c) Die Sätze 1 und 2 werden Absatz 1. Satz 3 wird Absatz 2.

d) In Absatz 2 wird das Wort „Satzes“ durch das Wort „Absatzes“ ersetzt.

6. In § 8 Abs. 2 werden die Wörter „für die Sicherheit“ durch die Wörter „für ein Wasserfahrzeug oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes“ ersetzt.

7. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Der Bundesminister“ werden durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

bbb) Die Nummern 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

„3. die Anforderungen an die Besetzung von Sportfahrzeugen, Traditionsschiffen und sonstigen Wasserfahrzeugen, die nicht Kauffahrteischiffe sind, die Eignung und Befähigung der Führer solcher Fahrzeuge sowie das Verfahren zur Erlangung und Entziehung der erforderlichen Befähigungsnachweise solcher Personen;

4. die Zulassung, Überwachung, die Anforderungen, Bewilligungen, Prüfungen, Abnahmen, Regulierungen, Kompensierungen, Festlegungen, Erlaubnisse, Zeugnisse und Bescheinigungen im Sinne des § 1 Nr. 4 einschließlich der betrieblichen Abläufe und organisatorischen Vorkehrungen;“.

ccc) In Nummer 6 werden nach dem Wort „Schiffsführern“ die Wörter „und sonstigen für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen“ eingefügt und der Punkt durch ein Semikolon ersetzt.

ddd) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer angefügt:

„7. die innerstaatliche Inkraftsetzung sonstiger Regelungen auf Grund von Änderungen und im Rahmen der Ziele des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141) und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen in ihrer jeweiligen Fassung.“

bb) In Satz 2 wird die Angabe „5“ durch die Angabe „7“ ersetzt.

cc) Nach Satz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 4 können ferner die Sicherheitsvoraussetzungen festlegen, unter denen für bestimmte in § 1 Nr. 4 genannte Angelegenheiten der Schiffstechnik weitere befähigte Schiffsbesichtiger-Gesellschaften zugelassen werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

- aaa) Die Angabe „Nr. 2, 4, 5 und 6“ wird durch die Angabe „Nr. 2 bis 7“ ersetzt.
- bbb) In Nummer 1 werden die Wörter „das Wasser“ durch die Wörter „die Meeresumwelt“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 wird das Wort „Bundesminister“ jeweils durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und die Wörter „dem Bundesminister“ durch die Wörter „dem Bundesministerium“ sowie in Nummer 2 die Wörter „das Wasser“ durch die Wörter „die Meeresumwelt“ ersetzt.
- d) In Absatz 4 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.
- e) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „Nr. 4 bis 6“ durch die Angabe „Nr. 3 bis 7“ ersetzt.
- f) In Absatz 6 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.
8. § 9a wird wie folgt gefaßt:
- „§ 9a
- Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Anforderungen an die Vermessung der Wasserfahrzeuge, die Mitwirkung der verantwortlichen Personen sowie die erforderlichen Vermessungsbescheinigungen zu regeln. Es wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Ausführung der Aufgaben nach § 1 Nr. 5 im Sinne von § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 auf eine andere zuständige Stelle zu übertragen.“
9. § 9b wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ sowie die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird aufgehoben.
10. Nach § 9b wird folgender § 9c eingefügt:
- „§ 9c
- Rechtsverordnungen nach den §§ 9 bis 9b können auch zur Durchführung oder Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen erlassen werden.“
11. In § 10 Abs. 2, §§ 11, 12 Abs. 2, § 13 Abs. 2 und § 14 Abs. 2 werden jeweils die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und die Wörter „dem Bundesminister“ durch die Wörter „dem Bundesministerium“ ersetzt.
12. In § 12 Abs. 1 werden die Wörter „auf Grund des § 9 Abs. 1, 2 und 3 und der §§ 9a, 9b und 11“ durch die Wörter „auf Grund der §§ 7, 9 Abs. 1, 2 und 3 und der §§ 9a bis 9c und 11“ ersetzt.
13. § 15 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 werden die Wörter „für die Sicherheit“ durch die Wörter „für ein Wasserfahrzeug oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden die Wörter „für die Sicherheit“ durch die Wörter „für ein Wasserfahrzeug oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes“ ersetzt und nach der Angabe „§ 9b“ die Wörter „, jeweils auch in Verbindung mit § 9c,“ angefügt.
- c) In Nummer 3 werden die Wörter „oder Besteller“ durch die Wörter „, als vom Eigentümer beauftragter Verantwortlicher oder als Besteller“ ersetzt und nach der Angabe „§ 9a“ die Wörter „, auch in Verbindung mit § 9c,“ eingefügt.
14. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:
- „§ 17a
- Wird die Bundesrepublik Deutschland von einem anderen Staat um die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der in § 1 Nr. 3 Buchstabe a, b, oder e bezeichneten Aufgaben gegenüber Schiffen, die nicht zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, ersucht, so gilt § 16 Abs. 2 entsprechend.“
- ## Artikel 2
- ### Flaggenrechtsgesetz
- Das Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1342), geändert durch . . . , wird wie folgt geändert:
1. § 2 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 und 1a ersetzt:
- „(1) Die Bundesflagge dürfen Seeschiffe führen, die nicht nach § 1 oder Absatz 2 zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind,
1. in den Fällen des § 1 oder des Absatzes 2, wobei den dort genannten deutschen Staatsangehörigen die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften gleichstehen, oder
2. wenn ihre Eigentümer mehrheitlich Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften ohne Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes sind und eine oder mehrere verantwortliche Personen mit Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes ständig beauftragt haben, dafür einzustehen,

- a) daß in technischen, sozialen und verwal-
tungsmäßigen Angelegenheiten die in
der Bundesrepublik Deutschland für die
Seeschiffe geltenden Rechtsvorschriften
eingehalten werden und,
- b) sofern es sich um Fischereifahrzeuge
handelt, daß der Einsatz der Schiffe zum
Fischfang durch eine oder mehrere sol-
cher Personen geleitet, durchgeführt und
überwacht wird.
- (1a) Nach den Rechtsvorschriften eines Mit-
gliedstaats der Europäischen Gemeinschaften
gegründete Gesellschaften, die ihren sat-
zungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung
oder ihre Hauptniederlassung in einem Mit-
gliedstaat der Gemeinschaft haben, stehen bei
der Anwendung von Absatz 1 den Staatsange-
hörigen eines Mitgliedstaats der Europäischen
Gemeinschaften gleich."
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Das gleiche
gilt" durch die Wörter „Die Bundesflagge dür-
fen Seeschiffe führen, deren Eigentümer Deut-
sche sind," ersetzt.
- c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 ange-
fügt:
- „(3) Eine Veränderung der Voraussetzungen
für die Führung der Bundesflagge in den Fällen
des Absatzes 1 Nr. 2, auch in Verbindung mit
Absatz 1a, ist vom Eigentümer unverzüglich
dem Bundesministerium für Verkehr anzuzei-
gen."
2. § 7 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nach dem Wort „Wird" werden die Wörter „in
den Fällen des § 1" eingefügt und die Wörter
„der Bundesminister" durch die Wörter „das
Bundesministerium" ersetzt.
- b) Es wird folgender Satz angefügt:
- „Die Rechte und Pflichten aus dem Recht der
Europäischen Gemeinschaften bleiben unbe-
rührt."
3. In § 9 Abs. 3 wird das Wort „Bundesminister"
durch das Wort „Bundesministerium" und das
Wort „dieser" durch das Wort „dieses" ersetzt.
4. In § 10 werden die Wörter „der Bundesminister"
durch die Wörter „das Bundesministerium" er-
setzt.
5. In § 11 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „der
Bundesminister" durch die Wörter „das Bundes-
ministerium" ersetzt und in Satz 2 Buchstabe a
werden nach der Angabe „§ 1" die Wörter „oder
des § 2 Abs. 1, auch in Verbindung mit § 2
Abs. 1a," eingefügt.
6. In § 12 Abs. 2 wird das Wort „Bundesminister"
durch das Wort „Bundesministerium" ersetzt.
7. § 16 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 3 wird nach den Wörtern „die in"
die Angabe „§ 2 Abs. 3," eingefügt.
- b) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 22 Nr. 2"
durch die Angabe „§ 22 Abs. 1 Nr. 2"
ersetzt.
8. § 19 wird gestrichen.
9. § 19a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird § 19; die Absatzangabe „(1)"
wird gestrichen.
- b) Absatz 2 wird gestrichen.
10. § 21 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Der
Bundesminister" durch die Wörter „Das Bun-
desministerium" ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden der Punkt am Ende durch
ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben g
bis i angefügt:
- „g) die Führung der Flagge,
- h) bei Fischereifahrzeugen die Vorschriften
im Zusammenhang mit der Fischereitätig-
keit,
- i) die sich aus Rechtsakten der Europäischen
Gemeinschaften und Verpflichtungen aus
zwischenstaatlichen Vereinbarungen er-
gebenden Anforderungen."
11. § 22 wird wie folgt geändert:
- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Die Wörter „Der Bundesminister" werden
durch die Wörter „Das Bundesministerium"
ersetzt.
- c) Nach Nummer 1 werden folgende Num-
mern 1a und 1b eingefügt:
- „1a. zur Durchführung des § 2 Abs. 1 Nr. 2 und
Absatz 1a den Nachweis der Verantwort-
lichkeit, des Entstehens, der Leitung,
Durchführung und Überwachung und
die hierfür erforderlichen Anzeigepflich-
ten zu regeln sowie die sich bei Wegfall
dieses Nachweises ergebenden Folgen
für die Berechtigung zur Führung der
Bundesflagge zu bestimmen,
- 1b. zur Durchführung von Rechtsakten der
Europäischen Gemeinschaften und von
Verpflichtungen aus zwischenstaatli-
chen Vereinbarungen die Führung einer
anderen Nationalflagge im Sinne des § 7
zu regeln,".
- d) In Nummern 2 und 3 wird jeweils das Wort
„Bundesminister" durch das Wort „Bundesmi-
nisterium" ersetzt.
- e) Nach Nummer 6 Buchstabe f wird der Punkt
durch ein Komma ersetzt und folgender Buch-
stabe angefügt:
- „g) Aufgaben, die sich nach § 2 Abs. 3 sowie
auf Grund von Rechtsvorschriften nach
Nummer 1a ergeben."

- f) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz angefügt:

„(2) Rechtsverordnungen nach den Nummern 1a und 1b sind, soweit sie Fischereifahrzeuge betreffen, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.“

12. In § 22a Abs. 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „dem Bundesministerium“ ersetzt.

Artikel 3

Gesetz über das Seelotswesen

Das Gesetz über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2441), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 3, §§ 4 und 5 Abs. 1 und 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ jeweils durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.
2. In § 28 Abs. 1 Nr. 9 werden nach den Wörtern „Versorgung der Seelotsen“ die Wörter „und die Zahlung eines Unterhaltsbeitrages an die Seelotsenanwärter“ und nach dem Wort „abzuführen“ die Wörter „, die einbehaltenen Unterhaltsbeiträge an die Seelotsenanwärter auszuzahlen“ eingefügt.
3. § 31 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „seinem Stellvertreter“ durch die Wörter „seinen Stellvertretern“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird das Wort „sein“ durch das Wort „seine“ ersetzt.
 - c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „seinen“ durch das Wort „seine“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.
4. In § 34 Abs. 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.
5. In § 37 Abs. 2 Satz 2 werden am Ende die Wörter „und Lotsenbrüderschaften mit mehr als zweihundert Mitgliedern haben drei Stimmen“ angefügt.
6. § 38 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „den Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.

- c) In Absatz 3 werden die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.

7. In § 43 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

8. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt: „Das Lotsgeld schließt Unterhaltsbeiträge für die Ausbildung der Seelotsenanwärter ein.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

- bb) In Satz 2 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.

- c) In Absatz 3 Satz 2 werden nach den Wörtern „ihres Berufes entsprechend“ die Wörter „und die Seelotsenanwärter einen Unterhaltsbeitrag erhalten können“ eingefügt.

9. In § 46 Abs. 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und die Wörter „dem Bundesminister“ durch die Wörter „dem Bundesministerium“ ersetzt.

10. Die §§ 48 und 50 werden gestrichen.

Artikel 4

Seemannsgesetz

Nach § 141 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch . . ., wird folgender § 141a eingefügt:

„§ 141a

Abweichungen vom Musterungserfordernis

Das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm bestimmte nachgeordnete Behörde kann für Besatzungsmitglieder (§ 3) und sonstige Personen (§ 7), die auf Fährschiffen, Fördeschiffen, Schiffen des Seebäderverkehrs, Sportanglerfahrzeugen oder Sonderfahrzeugen Dienst tun, zur Erleichterung des Schiffsbetriebes in Abweichung von § 13 Abs. 1 und § 15 Abs. 1 auf Antrag die Schiffsführung von den

Pflichten zur Veranlassung einer Musterung und zum Mitführen der Musterrolle befreien, soweit der Zweck dieser Vorschriften in anderer Weise erreicht werden kann."

Artikel 5

Gesetz über die Küstenschifffahrt

Das Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 738), geändert durch Artikel 145 des Gesetzes vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S. 503), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Satz 2 werden die Wörter „der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (BGBl. II S. 155)“ durch die Wörter „der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389)“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 werden die Wörter „vom 8. Februar 1951 (BGBl. I S. 79)“ durch die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1342), zuletzt geändert durch ...“ eingesetzt.
 - bb) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. mit Binnenschiffen, die in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen sind und die nach § 6 oder § 7 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238) eine Fahrttauglichkeitsbescheinigung für die Zonen 1 oder 2 sowie ein nach der Schiffssicherheitsverordnung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2361), zuletzt geändert durch ..., vorgeschriebenes Zeugnis besitzen.“
 - cc) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer angefügt:

„3. mit Schiffen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften registriert sind und unter der Flagge eines solchen Staates fahren, nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten — See-kabotage — (ABl. EG Nr. L 364, S. 7).“
 - b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Eine Erlaubnis nach Absatz 2 Satz 1 kann auch erteilt werden, soweit das Bundesministerium für Verkehr feststellt, daß der Flaggenstaat Schiffen unter der Bundesflagge auf der Grundlage der Gegenseitigkeit innerstaatliche Beförderungen im Sinne des § 1 eröffnet.“

3. Nach § 2 wird folgender § 3 eingefügt:

„§ 3

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung

1. Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Schifffahrt und
2. die Sicherstellung von Verkehrsdiensten, die im öffentlichen Interesse liegen,

zu regeln, soweit die Küstenschifffahrt im Sinne des § 1 betroffen ist.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 können auch zur Durchführung oder Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen, die die Küstenschifffahrt betreffen, erlassen werden."

4. Der bisherige § 3 wird § 4 und wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Führer eines nach § 2 Abs. 1 zur Küstenschifffahrt nicht zugelassenen Schiffes ohne die Erlaubnis nach § 2 Abs. 2, auch in Verbindung mit Abs. 3, Küstenschifffahrt betreibt.“

- b) In Absatz 2 wird die Angabe „zehntausend“ durch die Angabe „fünftausend“ ersetzt.

5. Der bisherige § 4 und der § 5 werden gestrichen.

Artikel 6

Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen

Die Artikel 2 und 4 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen vom 27. Januar 1975 (BGBl. II S. 137) werden aufgehoben.

Artikel 7

Gesetz zu dem Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf hoher See bei Fällen von Verschmutzungen durch andere Stoffe als Öl

Die Artikel 2 und 6 des Gesetzes zu dem Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl vom 3. April 1985 (BGBl. II S. 593) werden aufgehoben.

Artikel 8**Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen**

Das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1981 (BGBl. 1982 II S. 2) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 wird wie folgt gefaßt:

„Artikel 4

Erhält eine Schifffahrtspolizeibehörde oder die für die Hafenstaatkontrolle zuständige Schiffsicherheitsbehörde ein Ersuchen im Sinne von Artikel 6 Abs. 5 des Übereinkommens 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 (BGBl. II S. 585) handelt, dieses Rechtshilfeersuchen unverzüglich

an die zuständige Strafverfolgungsbehörde weiter.“

2. Artikel 5 wird gestrichen.

Artikel 9**Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes, des Flaggenrechtsgesetzes und des Gesetzes über die Küstenschifffahrt in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 10**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**I. Allgemeiner Teil**

Das Artikelgesetz enthält Änderungen von Vorschriften der wichtigsten Gesetze auf dem Gebiet des öffentlichen Seeschiffsrechts. Mit der Regelung werden drei Ziele verfolgt: (1) die Fortentwicklung des Instrumentariums, das dem nationalen Gesetzgeber für die Hebung der Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzungen der Meeresumwelt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zu Gebote steht, (2) die Umsetzung von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft auf dem Weg zur Europäischen Union sowie (3) die Anpassung der Gesetzeslage an neue Gegebenheiten einschließlich einer weiteren Deregulierung und Rechtsbereinigung.

1. Die Entwicklung des Weltseeverkehrs in den letzten Jahren und insbesondere eine Reihe von Tankerunfällen auch vor europäischen Küsten in den vergangenen Monaten haben die deutschen Behörden, die Internationale Seeschiffsorganisation (IMO) und die Staaten der Europäischen Gemeinschaft erneut veranlaßt, das Sicherheitssystem für die internationale Seeschifffahrt zu überprüfen. In Fragen der internationalen Schiffssicherheit sowie des maritimen Umweltschutzes sind die Gestaltungsmöglichkeiten des einzelstaatlichen Gesetzgebers erheblich eingeschränkt. Die Beschlüsse der internationalen Organisationen auf dem Gebiet des Seeverkehrs, insbesondere der IMO und der EG, zielen auf eine raschere Anpassung der Vorschriften an den neuesten Stand der Technik. Die Vertrags- bzw. Mitgliedstaaten dieser Organisationen müssen deshalb imstande sein, internationale Beschlüsse rasch und wirksam umzusetzen. Rechtlicher Anpassungsbedarf besteht insbesondere in bezug auf
 - die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung sicherheitsrelevante Kriterien für die Besichtigertätigkeit der mit der technischen Schiffsbesichtigung beauftragten Klassifikationsgesellschaften vorzuschreiben (Artikel 1 Nr. 7 a),
 - die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung eine international standardisierte sicherheitsrelevante Qualitätssicherung für betriebstechnische Schiffsmanagement-Sicherheitssysteme zu normieren (Artikel 1 Nr. 4 a, 7 a),
 - die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung technische Regelwerke der Internationalen Seeschiffsorganisation, die beschleunigt in Kraft gesetzt werden müssen, sowie entsprechende EG-Richtlinien sofort innerstaatlich umzusetzen (Artikel 1 Nr. 7 a und 10),
 - die Möglichkeit, zusätzliche Maßnahmen für die bei Unfällen oder Rechtsverletzungen unerläßliche Identifikation der Schiffe vorzuschreiben (Artikel 1 Nr. 1 a, 7),
 - Verbesserungen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der an den Schiffskontrollen beteiligten Behörden (Artikel 1 Nr. 14, Artikel 8),
 - die Einführung der Verpflichtung, bei fehlendem deutschen Wohnsitz oder Sitz der Eigentümer von Seeschiffen unter der Bundesflagge durch eine oder mehrere verantwortliche beauftragte Personen im Inland für die Einhaltung der deutschen Sicherheitsvorschriften einzustehen (Artikel 2 Nr. 1), sowie
 - die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung Eignungs- und Befähigungsanforderungen für die Führer von sogenannten „Traditionsschiffen“ und ähnlichen Fahrzeugen sowie Anforderungen an die Besetzung dieser Fahrzeuge einzuführen (Artikel 1 Nr. 7).
2. Die Auswirkungen der Vertragsvorschriften des Europarechts auf dem Gebiet der Niederlassungsfreiheit (Artikel 52 EWGV), des Kabotageverkehrs (Artikel 75 Abs. 1 Buchstabe b EWGV in Verbindung mit Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vom 7. Dezember 1992, ABl. EG Nr. L 364/7) sowie des öffentlichen Auftragswesens für Dienstleistungen sind in den Gesetzesbestimmungen des innerstaatlichen Rechts zu berücksichtigen. Hierfür bedarf es auf dem Gebiet der Seeschifffahrt insbesondere
 - der Einführung des Rechts zur Führung der Bundesflagge durch Seeschiffe, die im Eigentum ausländischer Gemeinschaftsbürger stehen (Artikel 2 Nr. 1 und 5),
 - der Zulassung von Seeschiffen der anderen Mitgliedstaaten zu innerstaatlichen Beförderungen (Artikel 5 Nr. 2) sowie
 - der Heranziehung befähigter Schiffsbesichtigergesellschaften aus anderen EG-Mitgliedstaaten bei der technischen Schiffsüberwachung (Artikel 1 Nr. 7 a).
3. Deregulierungs- und Rechtsbereinigungscharakter haben die Vorschriften über
 - die Klarstellung der Rechtslage, insbesondere im Anschluß an Urteile deutscher Gerichte (Artikel 1 Nr. 1 e, 2 a, 3, 4 b, 5 b) und an sonstige Entwicklungen (Artikel 1 Nr. 1 a bis 1 d, 14; Artikel 2 Nr. 10; Artikel 3 Nr. 2, 5, 8; Artikel 5 Nr. 4),
 - den Abbau von Verwaltungserfordernissen (Artikel 3, 4 und 5) und die Dezentralisierung (Artikel 1 Nr. 5, 7, 8; Artikel 2 Nr. 11) sowie
 - die Beseitigung von Vorschriften, die sich anderweitig erledigen (Artikel 1 Nr. 2 c; Artikel 2 Nr. 8; Artikel 3 Nr. 10; Artikel 8; Berlin-Klausel).

Das Regelungsvorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da es Anpassungen an bereits eingetretene Rechtsentwicklungen sowie Vorschriften für die Seeverkehrsverwaltung enthält, die nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden sind.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Der in der Neufassung angesprochene Schutz der Meeresumwelt erfaßt heute nicht nur die Beschaffenheit des Wassers als solche, sondern zugleich die Bewahrung der gesamten damit verbundenen, auch klimatisch bedeutsamen Meeresumwelt einschließlich der biologischen Bestände. — Die Einfügung des Wortes „Kennzeichnung“ beruht darauf, daß in der Weltschiffahrtsorganisation (IMO) einheitliche Regeln zur Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge entwickelt worden sind, um zum Beispiel bei Notfällen, aber auch bei Rechtsverstößen, die Identifizierung der Schiffe zu erleichtern. — Hinsichtlich der nautischen Anlagen und Geräte werden die laufenden Überwachungsmaßnahmen zur begrifflichen Klärung jetzt ausdrücklich den Zulassungen und Eignungsprüfungen zugeordnet. In bezug auf die integrierten Navigations- und Bahnführungssysteme (vgl. §§ 16 und 18 sowie Anlage 7 Nr. 21 der Schiffssicherheitsverordnung) wird zur Klarstellung das Wort „Systeme“ aufgenommen. Auch die Kompensierung der Peilfunkanlagen wird bereits nach § 22 Abs. 3 der Schiffssicherheitsverordnung als Bundesaufgabe wahrgenommen und nunmehr in § 1 Nr. 4 ausdrücklich genannt. Die Ersetzung des Wortes „einschlägigen“ durch „maßgeblichen“ dient der sprachlichen, die Einfügung der Worte „und Einziehung“ sowie „und Bescheinigungen“ der fachlichen Präzisierung.

Zu Buchstabe b

Die Änderung dient der begrifflichen Klarstellung, da der Wasserstandsdienst (Wasserstandsvorhersage) nicht nur auf Ausnahmesituationen (Windstau) beschränkt ist.

Zu Buchstabe c

Der Schifffahrt müssen über die nautischen Warnnachrichten hinaus zunehmend auch andere amtlichen Informationen, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen, übermittelt werden; Nummer 10 wird entsprechend erweitert.

Zu Buchstabe d

Die neue Formulierung umschreibt zutreffender als der bisherige Wortlaut die Gesamtheit der derzeit vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (vgl. § 5 Nr. 4 SeeaufgG) durchgeführten amtlichen Tätigkeiten im meereskundlichen Bereich zur Flankierung der Aufgaben, die dem Bund bei der Gefahrenabwehr im Sinne des Seeaufgabengesetzes obliegen.

Zu Buchstabe e

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kommt als Flaggen- und Schiffsvermessungsbehörde und bei der Schifffahrtförderung in den Besitz von Schiffsdaten, auf die im Rahmen dieses Gesetzes — z. B. auch bei Notfällen, Rechtsverstößen und dergleichen — zurückgegriffen werden muß. Es handelt sich im wesentlichen um technisch-sachbezogene Daten sowie personenbezogene Daten, die in bezug auf das Schiff in einem Seeschiffsregister eingetragen sind. Unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Anforderungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Dezember 1983 (BVerfGE Bd. 65 S. 1ff.) wird die Erhebung, Nutzung und Verarbeitung solcher Daten des Schiffsbestandes als Bundesaufgabe auf eine gesetzliche Grundlage gestellt (vgl. auch unten zu Nummer 3).

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die Abwehr von Gefahren durch den Bund umfaßt begrifflich auch Maßnahmen wie die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, auch im Rahmen von § 1 Nr. 3 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa und § 4 SeeaufgG (§ 35 OwiG) oder die Störungsbehebung, soweit sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 30. November 1990, BVerwGE Bd. 87 S. 181) nicht Sache der Länder ist. Der neue Wortlaut bringt dies in Übereinstimmung mit § 1 Nr. 2 klarer zum Ausdruck.

Zu Buchstabe b

Die Ersetzung der Bezeichnung „Bundesminister“ durch die Bezeichnung „Bundesministerium“ entspricht dem Beschluß der Bundesregierung vom 20. Januar 1993.

Zu Buchstabe c

Die Vorschrift ist nach der deutschen Einigung obsolet geworden.

Zu Nummer 3**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe b wird Bezug genommen.

Zu Doppelbuchstabe bb**Zu aaa)**

Die Zuständigkeitszuweisung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wird an § 1 Nr. 4 angepaßt. Die Aufgaben hinsichtlich der Navigations- und Bahnführungssysteme, der Kompensierung der Peilfunkanlagen und der Erteilung und Einziehung von Haftungsbescheinigungen nach der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung vom 10. Juni 1975 (BGBl. I S. 1337; vgl. § 2 der VO vom 26. Oktober 1989, BGBl. I S. 1922, § 5 Abs. 3 SeeaufgG) werden bereits vom BSH wahrgenommen.

Zu bbb)

Für den Fall, daß künftig fachliche und wirtschaftliche Erwägungen es rechtfertigen sollten, Aufgaben aus dem Bereich der Schiffsvermessung unter der Aufsicht des Bundes von anderer — z. B. privater — Seite wahrnehmen zu lassen, soweit dies im Rahmen der bundeseigenen Verwaltung nach Artikel 87 des Grundgesetzes realisierbar ist, soll durch Änderung des § 5 die entsprechende Regelungsmöglichkeit eröffnet werden (vgl. unten Nummer 8).

Zu ccc)

Das BSH wird von den Schiffsregistergerichten über die Eintragungsdaten unterrichtet und ist insofern — insbesondere als Flaggenbehörde und Schiffsvermessungsamt — für die Aufgabe nach § 1 Nr. 12 die geeignete Behörde.

Zu Buchstabe b

Schon heute nimmt der Germanische Lloyd aufgrund von Verträgen mit dem Bundesministerium für Verkehr und dem diesem nachgeordneten BSH Aufgaben der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung für den Bund wahr. Die Möglichkeit der Beileihung von Privatpersonen zur Erledigung der dem BSH im übrigen obliegenden Aufgaben entspricht den Deregulierungsbestrebungen der Bundesregierung.

Zu Nummer 4**Zu Buchstabe a**

Nach § 9 Abs. 1 Satz 2 können zum Beispiel für die Ausführung der Aufgaben hinsichtlich technischer

Anforderungen in Rechtsverordnungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. § 1 Nr. 4) Stellen wie der Germanische Lloyd als zuständig bestimmt werden. Für die Überwachung der Sicherheitssysteme in Bezug auf das Schiffsmanagement kann dies erforderlich werden, um Doppelprüfungen zu vermeiden. Für Sportfahrzeuge werden in der Europäischen Gemeinschaft harmonisierte technische Anforderungen entwickelt, die nicht zum Zuständigkeitsbereich der See-Berufsgenossenschaft gehören. Der Germanische Lloyd hat bereits einschlägige nationale Klassifikationsvorschriften für Sportfahrzeuge erlassen. § 6 Abs. 1 Satz 1 ist entsprechend anzupassen.

Zu Buchstabe b

Nach § 90 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten fließen die Bußgelder, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt, in die Bundeskasse, wenn eine Verwaltungsbehörde des Bundes den Bußgeldbescheid erlassen hat. Die von der See-Berufsgenossenschaft in ihrer Eigenschaft als Bußgeldbehörde vereinnahmten Bußgelder fließen nicht unmittelbar in die Bundeskasse. Sie verbleiben vielmehr neben den Gebühreneinnahmen in der Kasse der See-Berufsgenossenschaft und werden zur Deckung des Aufwandes für Schiffssicherheitsaufgaben verwandt. Die Rechtmäßigkeit dieser Praxis, die sich auf eine Erläuterung im Bundeshaushalt (Einzelplan 12 Kapitel 12 02 Titel 646 01) stützt, ist in Frage gestellt worden. Daher soll entsprechend dem Vorbild in anderen Gesetzen eine abweichende gesetzliche Regelung im Sinne des § 90 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten im Fachgesetz getroffen und so durch redaktionelle Textbereinigung die notwendige Klarheit geschaffen werden.

Zu Nummer 5

Soweit die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten über den Bestand anderer als der amtlich registrierten Seeschiffe nach § 1 Nr. 12 eine Bundesaufgabe ist, soll die Durchführung auf die in § 7 genannten Personen übertragen werden können. Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der Daten erfolgt nach dem Bundesdatenschutzgesetz.

Zu Nummer 6

Die Worte „für die Sicherheit“ sind zu eng (vgl. § 9 und unten zu Nummer 13) und müssen so geändert werden, daß auch die Verantwortlichen für den Meeresschutz und die betrieblichen Erfordernisse einbezogen sind.

Zu Nummer 7**Zu Buchstabe a**

Durch die Ermächtigungsregelung des § 9 werden Gegenstände von überwiegend technischem Detail-

Charakter dem Verordnungsgeber zur Erledigung zugewiesen. § 9 Abs. 1 betrifft Rechtsverordnungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs.

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu bbb)

Nach bisheriger Rechtslage beschränkt sich die Verordnungsermächtigung an den Bundesminister für Verkehr auf die Regelung der Besetzung von Sportfahrzeugen (§ 9 Abs. 1 Nr. 3) und von Kauffahrteischiffen (§§ 1, 142 ff. Seemannsgesetz; vgl. § 484 HGB: „Schiffe, die dem Erwerb durch die Seefahrt dienen“). Das steigende Verkehrsaufkommen von sogenannten „Traditionsschiffen“ und wegen ihrer Größe nicht als Sportboote zu charakterisierenden sonstigen Wasserfahrzeuge, die z. B. zu sozialen Zwecken eingesetzt werden und keine Kauffahrteischiffe sind, macht es notwendig, im Interesse der Verkehrssicherheit neben technischen Regelungen (§ 1 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 4 und 5 Schiffssicherheitsverordnung, eingefügt durch ÄnderungsVO vom 14. August 1991, BGBl. I S. 1788) die Möglichkeit von Verordnungen über Besetzungs-, Eignungs- und Befähigungsanforderungen einschließlich der Befähigungszeugnisse für diese Fahrzeuge zu eröffnen. Die ausdrückliche Erwähnung des „Verfahrens zur Erlangung und Entziehung“ der Befähigungsnachweise in § 9 SeeaufgG dient der Rechtsklarheit, nachdem der Verordnungsgeber bereits in der Sportbootführerscheinverordnung-See vom 20. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1314) entsprechende Verfahrensvorschriften erlassen hat.

Die Ermächtigung in Nummer 4 diene seit jeher dazu, Anforderungen zu normieren, die Gegenstand der Aufgabe des Bundes nach § 1 Nr. 4 sind. Um hier bei der Formulierung mögliche Lücken — beispielsweise im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen, die sich auf die Sicherheit des gesamten Schiffsbetriebs einschließlich der international standardisierten Qualitätssicherung des Schiffsmanagementsystems beziehen — zu vermeiden, wird nunmehr direkt auf § 1 Nr. 4 Bezug genommen. Die Aufzählung der Überwachung, Prüfung usw. ist in Übereinstimmung mit dieser Bestimmung abgefaßt.

Zu ccc)

Auch für die Pflichten zur Erstattung von Meldungen ist international über die Schiffsführer hinaus in bestimmten Fällen die Einbeziehung insbesondere der an Land für den Einsatz von Schiffen Verantwortlichen erforderlich geworden.

Zu ddd)

Die bisherige Systematik des § 9 hatte zur Folge, daß Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und seiner Protokolle von 1978 und 1988 nur dann in innerstaatliches Recht umgesetzt werden können, wenn der Regelungsgegenstand des internationalen

Rechts unter eine Verordnungsermächtigung des § 9 subsumierbar ist. Neue international in Kraft tretende Schiffssicherheitsanforderungen der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO), die mit dem herkömmlichen Katalog der Verordnungsermächtigung des § 9 nicht oder nur lückenhaft erfaßbar sind, können bisher von den Regierungsstellen nicht in der international aufgegebenen Frist mit innerstaatlicher rechtlicher Wirkung nachvollzogen werden. In Anlehnung an eine entsprechende Regelung in Artikel 2 des Vertragsgesetzes zum MARPOL-Übereinkommen vom 23. Dezember 1981 (BGBl. 1982 II S. 2) soll Nummer 7 eine zügige Inkraftsetzung und Umsetzung der internationalen SOLAS-Vorschriften ermöglichen. Durch die Bezugnahme auf die „Ziele des Übereinkommens“ wird der Regelungsinhalt im erforderlichen Umfang eingegrenzt. Die Neuregelung läßt als Auffangtatbestand („sonstiger Regelungen“) die übrigen Bestimmungen des § 9 unberührt und ermächtigt nicht zur eigenständigen Aufstellung zusätzlicher innerstaatlicher Anforderungen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen zu § 9 Abs. 1 Nr. 6 und 7 SeeaufgG.

Zu Doppelbuchstabe cc

Schon heute ist in § 12 der Schiffssicherheitsverordnung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2361) vorgesehen, daß die See-Berufsgenossenschaft bei der technischen Schiffsüberwachung ganz oder teilweise von einer Besichtigung absehen kann, wenn eine andere Klassifikationsgesellschaft als der Germanische Lloyd im Rahmen ihrer Klassifikationstätigkeit eine solche Besichtigung durchgeführt und ein vom Bundesminister für Verkehr insoweit anerkanntes Zeugnis erteilt hat; ferner können von einer zuständigen ausländischen Stelle vorgenommene Prüfungen, Untersuchungen und Erprobungen durch die See-Berufsgenossenschaft allgemein oder für den Einzelfall anerkannt werden. Die Neuregelung zielt im Hinblick auf die Fortentwicklung der Dienstleistungsfreiheit in der Europäischen Gemeinschaft darauf ab, neben dem Germanischen Lloyd auch anderen qualifizierten Klassifikationsgesellschaften bzw. Tochtergesellschaften die Möglichkeit zu eröffnen, amtliche Besichtigungstätigkeiten im Sinne des § 6 SeeaufgG und des Artikels 94 Abs. 4 Buchstabe a des UN-Seerechtsübereinkommens 1982 durchzuführen. Dies hat jedoch zur Voraussetzung, daß bestimmte für das Sicherheitsniveau unerläßliche Merkmale erfüllt sind. Die IMO und — in seinem Richtlinienvorschlag an den EG-Rat — die EG-Kommission haben Kataloge solcher Sicherheitsanforderungen erarbeitet. Das Bundesministerium für Verkehr soll in die Lage gesetzt werden, durch Rechtsverordnung derartige Anforderungen innerstaatlich verbindlich zu machen. Entsprechendes gilt zur Fortentwicklung des gemeinsamen europäischen Binnenmarkts für nach § 5 zugewiesene schiffstechnische Angelegenheiten. Soweit

die genannten Sicherheitsmerkmale von den deutschen Stellen im Rahmen der bundeseigenen Verwaltung (Artikel 87 GG) zu erfüllen sind, bedarf es keiner gesetzlichen Regelung; hier wird, wie bisher, auf dem Erlasswege das Sicherheitsziel unter Vermeidung von Diskriminierungen sicherzustellen sein.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen folgen (Buchstabe aaa) der entsprechenden Neuregelung in § 9 Nr. 3 und 7 SeeaufgG sowie (Buchstabe bbb) in § 1 Nr. 4 SeeaufgG.

Zu Buchstabe c

Hinsichtlich der Meeresumwelt handelt es sich wiederum um eine Anpassung an § 1 Nr. 4 (oben Nummer 1 Buchstabe a).

Zu Buchstabe e

Die Ausnahme für die Schiffe der Bundeswehr wird auch auf die neuen Ermächtigungen zur Aufstellung von Besetzungs- und Befähigungsanforderungen für Nichtkauffahrtschiffe (§ 9 Nr. 3) sowie zur Umsetzung des SOLAS-Übereinkommens (§ 9 Abs. 1 Nr. 7) bezogen.

Zu Nummer 8

Der bisherige Text wird in Satz 1 zur Klarstellung an andere Bestimmungen (z. B. § 1 Nr. 5) angepaßt. Insbesondere kann künftig verstärkt auch die Mitwirkung anderer Personen als der Schiffseigentümer in Betracht kommen. — Die Ermächtigung zur Übertragung von Aufgaben der Schiffsvermessung vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf andere Stellen entspricht der Ergänzung in § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 (vgl. oben Nummer 3).

Zu Nummern 9 und 10

Die Regelung in § 9b Abs. 2, die sich bisher nur auf § 9b Abs. 1 bezog, wird als neuer § 9c auf sämtliche Verordnungsermächtigungen (§§ 9 bis 9b) erstreckt, um dem Bedarf einer zügigen Durchführung und Umsetzung insbesondere von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften im europäischen Binnenmarkt und von Regelungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) Rechnung zu tragen.

Zu Nummer 12

Es handelt sich hinsichtlich §§ 7 und 9c SeeaufgG um eine Klarstellung.

Zu Nummer 13

Die Worte „für die Sicherheit“ sind zu eng und müssen an den Inhalt des § 9, insbesondere auch Absatz 1 Nr. 4 und Absätze 2 bis 4 (vgl. oben Nummer 7) angepaßt werden. Zugleich wird der neu eingefügte § 9c (oben Nummern 9 und 10) im Interesse der Klarstellung in die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten einbezogen. In Nummer 3 müssen auch die Personen berücksichtigt werden, die aufgrund des neuen § 2 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes (vgl. unten Artikel 2 Nr. 1) für den Eigentümer verantwortlich einstehen.

Zu Nummer 14

Der neue § 17a betrifft Fälle der Amtshilfe in maritimen Bereichen seewärts der deutschen Küstenmeergrenze gegenüber Schiffen, die nicht die Bundesflagge führen. Überwiegt das Interesse des ersuchenden Staats an den Maßnahmen der deutschen Vollzugsorgane, so „kann“ nach § 17a die Erledigung von der Zusicherung der Freistellung von Ersatzansprüchen abhängig gemacht werden. Hiervon wird allerdings in der Regel abzusehen sein, wenn bereits ohne eine solche Freistellung das polizeiliche deutsche Interesse ein Tätigwerden gebietet, auch wenn zu beachten bleibt, daß aus völkerrechtlichen Gründen bestimmte Maßnahmen gegenüber dem Schiff erst zulässig sind, wenn der zuständige ausländische Flaggenstaat durch Erklärung der Einwilligung (Zustimmung, Ersuchen) mitwirkt.

Zu Artikel 2

Die bisherige Ausrichtung des deutschen Flaggenrechtsgesetzes (FIRG) auf deutsche Staatsangehörige als Eigentümer (§§ 1 und 2) sowie als Ausrüster (§ 11) von Seeschiffen ist den rechtlichen Erfordernissen der Entwicklung der Europäischen Gemeinschaften anzupassen. Wegweisend hierfür ist das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 25. Juli 1991 (Rechtssache C 221/89 „Factortame“, Sammlg. d. Rspr. d. EuGH Band 1991 I/3905), welches den Grundsatz enthält, daß die Mitgliedstaaten ihre ihnen nach dem Völkerrecht zustehenden Befugnisse im Bereich des Flaggenrechts und der Registrierung von Seeschiffen nur unter gleichzeitiger Wahrung des Gemeinschaftsrechts ausüben können. Der Gerichtshof hat insbesondere festgestellt, daß bei der Niederlassung der Eigentümer oder Betreiber von Fischereifahrzeugen in einem anderen EG-Mitgliedstaat die Artikel 52 und 221 des EWG-Vertrages der (in den Mitgliedstaaten bisher üblichen) Regelung entgegenstehen, wonach natürliche Personen, die Eigentümer oder Charterer eines Seeschiffs sind, sowie im Falle einer Gesellschaft die Anteilseigner oder Geschäftsführer überwiegend die Staatsangehörigkeit des Flaggenstaats besitzen

müssen. Die Feststellungen des Gerichtshofs haben über den Sachbereich der Fischereifahrzeuge hinaus allgemeine Bedeutung. Durch eine Anpassung des § 2 FIRG (fakultatives Recht zur Führung der Bundesflagge für Seeschiffe auch EG-ausländischer Eigentümer), des § 7 (Ausflaggungen) und des § 11 (Möglichkeit der Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge für Seeschiffe bestimmter Ausrüster) wird dem Rechnung getragen.

Da aufgrund der Öffnung hin zur Europäischen Union die Fälle zunehmen werden, in denen der Flaggenstaat und der Sitzstaat des Eigentümers nicht identisch sind, muß die vom Völkerrecht geforderte „echte Verbindung“ (genuine link) zwischen Schiff und Flaggenstaat mit den damit verbundenen Verantwortlichkeiten (Artikel 5 des Übereinkommens vom 29. April 1958 über die hohe See, BGBl. 1972 II S. 1089; vgl. auch Artikel 91 und 94 des UN-Seerechtsübereinkommens 1982), die der EWG-Vertrag unberührt gelassen hat (vgl. Artikel 234 EWGV), flaggenrechtlich durch zusätzliche Rechtsvorschriften abgesichert werden. § 2 wird entsprechend neu gefaßt.

Im Rahmen der Erarbeitung der Regelungsentwürfe haben mehrere Besprechungen der Schifffahrtsverwaltungen der benachbarten EG-Mitgliedstaaten über den durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auf dem Gebiet des Flaggenrechts ausgelösten gesetzgeberischen Handlungsbedarf stattgefunden, nachdem die EG-Kommission auf die Erfordernisse der Artikel 7, 52 und 221 EWGV aufmerksam gemacht hatte. Die Kommission ist durch die Bundesregierung von dem Vorhaben der Gesetzesvorlage wiederholt, zuletzt im Mai 1993, unterrichtet worden.

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Durch die Neuregelung in § 2 Abs. 1 Nr. 1 sollen Seeschiffe, deren Eigentümer ihren Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben, auch dann die Bundesflagge führen dürfen, wenn die nach §§ 1 und 2 Abs. 2 FIRG zu erfüllenden Voraussetzungen nur deshalb nicht erfüllt werden, weil die Eigentümer Staatsangehörige von EG-Mitgliedstaaten, aber nicht — oder nicht sämtlich — Deutsche sind.

Der Europäische Gerichtshof hat in dem oben genannten Urteil ausgesprochen, der einzelstaatliche Gesetzgeber dürfe die Einräumung des Rechts auf Flaggenführung und Registereintragung nicht davon abhängig machen, daß der Eigentümer, Charterer, Manager oder Betreiber des Fischereifahrzeugs seinen Wohnsitz oder Aufenthaltsort im Flaggen- bzw. Registerstaat hat. Diese Feststellung findet ihre Grundlage in Artikel 52 des EWG-Vertrages über die Niederlassungsfreiheit, der über die Fischerei hinaus für jegliche gewerbliche Tätigkeit gilt. Mit der Neuregelung in § 2 Abs. 1 Nr. 2 werden bei fehlendem Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes die Bürger aller Mitgliedstaaten einschließlich der Deut-

schen als Eigentümer flaggenrechtlich gleichgestellt; der bisherige Absatz 1 wird insofern erweitert. Um dem völkerrechtlichen, in Artikel 5 des genannten Übereinkommens über die hohe See niedergelegten Erfordernis zu genügen, daß der Flaggenstaat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten „effektiv ausüben“ muß — was bei fehlendem inländischen Wohnsitz oder Sitz des Eigentümers auch in der Europäischen Gemeinschaft erheblichen praktischen Schwierigkeiten begegnen kann —, wird in dieser Neuregelung das Recht zur Führung der Bundesflagge davon abhängig gemacht, daß im deutschen Hoheitsbereich eine oder mehrere vom EG-zugehörigen Eigentümer beauftragte verantwortliche Personen ständig für die Einhaltung der deutschen Rechtsvorschriften auf den genannten Gebieten eintreten. Zu diesen Vorschriften gehören insbesondere die Regelungen über die bautechnische Beschaffenheit, Ausrüstung und Bemannung der Schiffe einschließlich des sicheren und umweltverträglichen Schiffsbetriebs, für die das Seevölkerrecht die primäre Zuständigkeit ausdrücklich den Flaggenstaaten zuweist (vgl. z. B. Artikel 21 Abs. 2 des UN-Seerechtsübereinkommens 1982), aber auch Vorschriften mit unmittelbar kommerziellen Auswirkungen wie das Verbot bestimmter Dienstleistungen (Kriegswaffenembargo u. ä.). Bei Fischereifahrzeugen sind zusätzlich die auf das Fahrzeug und seinen Einsatz bezogenen Vorschriften des Fischereirechts zu beachten.

Der neue Absatz 1 a trägt den Artikeln 58 und 221 des EWG-Vertrages Rechnung, wonach die der EG zugehörigen Gesellschaften den Staatsangehörigen der EG-Mitgliedstaaten gleichstehen und zwischen Anteilseignern der verschiedenen Mitgliedstaaten nicht unterschieden wird.

Die Erweiterung des § 2 hat unmittelbar zur Folge, daß die davon betroffenen Schiffe in ein deutsches Schiffsregister eingetragen werden können (§ 3 Abs. 2 der Schiffsregisterordnung).

Zu Buchstabe b

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Änderung, die durch die Einfügung des Absatzes 1 a bedingt ist.

Zu Buchstabe c

Veränderungen der für das Flaggenführungsrecht maßgeblichen Tatsachen bei Eigentümern ohne inländischen Sitz oder Wohnsitz müssen umgehend der Verkehrsverwaltung bekanntgemacht werden, um sicherzustellen, daß die Bundesflagge nur von Seeschiffen geführt wird, die dazu berechtigt sind.

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a**

Es wird klargestellt, daß sich § 7 ausschließlich auf die Fälle des § 1 bezieht.

Zu Buchstabe b

Die Modalitäten der Ausflaggung nach § 7 FIRG stehen unter dem Vorbehalt der weiteren Entwicklung des EG-Rechts, deren Einzelheiten sich noch nicht absehen lassen. Zur Zeit berät der Rat der Verkehrsminister der Gemeinschaft beispielsweise über einen Vorschlag der EG-Kommission für eine Verordnung des Rates zur Einrichtung eines Gemeinschafts-Schiffsregisters und über das Führen der Gemeinschaftsflagge durch Schiffe (vgl. Drucksache 11/6295 S. 20 ff.). Soweit sich aus dem Gemeinschaftsrecht unmittelbare Folgen für die Anwendung des § 7 FIRG ergeben können, besteht Anlaß, einen ausdrücklichen Hinweis auf die gemeinschaftsrechtlichen Rechte und Pflichten aufzunehmen.

Die Ersetzung der Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ entspricht dem Beschluß der Bundesregierung vom 20. Januar 1993.

Zu Nummer 5

Soweit drittländischen Schiffen nach dem geltenden Recht die Befugnis zur Führung der Bundesflagge im Rahmen einer Bereederung in eigenem Namen verliehen werden kann, werden in § 11 die den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zugehörigen Ausrüster mit einer Bezugnahme auf die neu eingefügte Bestimmung des § 2 Abs. 1 FIRG (oben Nummer 1) den deutschen Ausrüstern gleichgestellt.

Zu Nummer 7

Die Ergänzung des § 16 Abs. 2 wird durch die Einführung von § 2 Abs. 3 (oben Nummer 1 b) erforderlich. Die Angabe von § 22 Abs. 1 Nr. 2 ergibt sich aus redaktionellen Gründen.

Zu Nummern 8 und 9

§ 19 (Postsignalflagge) und § 19a Abs. 2 (befristete Zeugnisse) sind obsolet geworden.

Zu Nummer 10

Bei Verbringung ausländischer Schiffe unter die Bundesflagge durch Einchartern kann nicht darauf verzichtet werden, auch speziell für Kauffahrteischiffe erlassene öffentlich-rechtliche Vorschriften auf den Gebieten des Flaggenrechts, des EG-Rechts, der Sanktionsbeschlüsse der Vereinten Nationen — so-

weit sie sich auf Verkehrsvorgänge beziehen — oder bei Fischereifahrzeugen die fischereirechtlichen Bestimmungen anzuwenden. § 21 Abs. 3 soll zur Klarstellung entsprechend ergänzt werden.

Die Vorschriften des Außenwirtschaftsrechts bleiben unberührt.

Zu Nummer 11**Zu Buchstabe c**

Mit der Änderung des § 22 FIRG wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, das Verfahren für den Nachweis der Voraussetzungen im Sinne von § 2 Abs. 1 und 1 a FIRG sowie die Durchführung des in § 7 Abs. 1 genannten Gemeinschaftsrechts für die mit § 7 verfolgten Zwecke — einschließlich des Ziels, die deutschen Unternehmen an den sich aus der EG-Integration ergebenden Vorteilen teilhaben zu lassen — insbesondere nach Maßgabe des EG-Niederlassungsrechts näher auszugestalten. Dasselbe gilt für Regelungen über die Führung einer anderen Nationalflagge, die dazu dienen, Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen nachzukommen. Zu denken ist beispielsweise an die sich aus dem UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 ergebenden Verpflichtungen des Flaggen- und des Registerstaats auf den Gebieten des Umweltschutzes oder der Fischerei und dort insbesondere die zur Gewährleistung einer verantwortlichen Hochseefischerei international vereinbarten Einschränkungen der Genehmigung des Flaggenwechsels.

Zu Buchstabe e

Die auf der Grundlage des § 22 Abs. 1 Nr. 1 a neu begründeten Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr sollen auf eine nachgeordnete Behörde — im Zweifel die Flaggenbehörde — übertragen werden können.

Zu Buchstabe f

Rechtsverordnungen des Bundesministeriums für Verkehr über die Führung der Bundesflagge durch Fischereifahrzeuge von nicht im deutschen Hoheitsgebiet ansässigen EG-Ausländern sowie über die Ausflaggung von Fischereifahrzeugen durch im Inland ansässige deutsche Eigentümer bedürfen der Mitwirkung (Einvernehmen) des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

Zu Artikel 3**Zu Nummer 1**

Die Ersetzung der Bezeichnung „Der Bundesminister“ durch die Bezeichnung „Das Bundesministerium“ entspricht dem Beschluß der Bundesregierung vom 20. Januar 1993.

Zu Nummer 2

Bei der ausdrücklichen Aufnahme der Verpflichtung für die Lotsenbrüderschaft, Unterhaltsbeiträge für die Seelotsenanwärter einzubehalten und an diese auszu zahlen, handelt es sich um eine Konkretisierung der zweckgebundenen Lotsgeldanteile, wie z. B. bei den Versorgungsbeiträgen für das Alter. Der Gesetzeswortlaut wird lediglich an einen teilweise bereits bestehenden tatsächlichen Zustand angepaßt, da mehrere Lotsenbrüderschaften schon jetzt die entsprechenden Beiträge einbehalten und an die Lotsenanwärter auszahlen. Die Maßnahme dient der Steigerung der Attraktivität des Seelotsberufes, die notwendig ist, um dem Nachwuchsmangel begegnen zu können.

Zu Nummer 3

Durch die Änderung soll die Möglichkeit eingeräumt werden, anstelle der Obmänner, von denen einer die Aufgabe des 2. Ältermanns wahrnimmt, verschiedenen Bezirken gleichberechtigte Vertreter zuzuordnen; hieraus ergibt sich im Lotsbetriebsverein ein höherer Stimmenanteil.

Zu Nummer 5

Infolge der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat sich durch die Bildung der neuen Lotsenbrüderschaft WIROST für die Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns eine größere Differenzierung der Stimmrechtsverhältnisse in der Mitgliederversammlung der Bundeslotsenkammer als notwendig herausgestellt, um den unterschiedlichen Mitgliederstärken der einzelnen Lotsenbrüderschaften Rechnung tragen zu können.

*Zu Nummer 8**Zu Buchstabe a*

Entsprechend dem Kostendeckungsprinzip, wie es dem Seelotsgesetz zugrunde liegt und wonach die Schifffahrt für die gesamten Kosten des Seelotswesens aufzukommen hat, umfaßt die Belastung des Schiffes für das Befahren des jeweiligen Seelotsreviers auch die für die Seelotsenanwärter bestimmten Unterhaltsbeiträge, die dem Lotsgeld zugeordnet werden. Die Aufnahme hat klarstellende Bedeutung.

Zu Buchstabe c

Bei der Bemessung und der Festsetzung der Lotsgelder ist die Gewährung eines angemessenen Unterhaltsbeitrages für die Seelotsenanwärter sicherzustellen. Dabei handelt es sich lediglich um einen Rechenfaktor, der bei der Bestimmung der Höhe der Lotsgelder zu berücksichtigen ist.

Zu Nummer 10

Nachdem der letzte bundesbedienstete Lotse auf dem Seelotsrevier Flensburger Förde aus dem Dienst ausgeschieden ist, hat die Vorschrift ihre Bedeutung verloren.

Zu Nummer 11

Die Berlin-Klausel ist obsolet.

Zu Artikel 4

Auf den genannten Fahrzeugen werden häufig, wenn nicht regelmäßig, die Besatzungen im Schichtdienst eingesetzt oder müssen kurzfristig von einem Schiff auf das andere Schiff umgesetzt werden. Die damit verbundene ständige An- und Abmusterung des Stammpersonals hat insbesondere für die Insel-schiffahrt vor der deutschen Küste zu praktischen Schwierigkeiten geführt. Durch die neue Vorschrift sollen vom Bundesministerium für Verkehr oder der von ihm bestimmten ihm nachgeordneten Behörde im Einzelfall Anforderungen an die Schiffsführung im Sinne einer betrieblichen Erleichterung modifiziert werden können, so daß beispielsweise die Besatzungsmitglieder nur jeweils durch eine aktuelle Tagebucheintragung des Kapitäns dokumentiert werden oder gegebenenfalls erleichtert auf Reservefahrzeuge umsetzbar sind.

Zu Artikel 5*Zu Nummer 1*

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an das zwischenzeitlich geänderte Flaggenrecht.

*Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a*

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen an das geänderte Flaggen-, Binnenschifffahrts- und EG-See-kabotagerecht.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vom 7. Dezember 1992 (ABl. Nr. L 364 vom 12. Dezember 1992, S. 7) gewährt den EG-Mitgliedstaaten unter bestimmten Voraussetzungen und teilweise zeitlich abgestuft das Recht, Seekabotage in den anderen Mitgliedstaaten durchzuführen. Die Verordnung ist mit ihrem Inkrafttreten am 1. Januar 1993 in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar geltendes Recht geworden. Die hieraus erwachsenen Rechtsfolgen sind auch im Küstenschifffahrtsgesetz klarzustellen.

Zu Buchstabe b

Eine Öffnung der Seekabotage auf der Basis der Gegenseitigkeit kann im Interesse der Förderung des Seeverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten stehen. Eine engere Zusammenarbeit in diesem Verkehrsbereich kann insbesondere in Osteuropa an Bedeutung gewinnen.

Daher soll in entsprechenden Fällen eine Erlaubnis zur Küstenschifffahrt unter erleichterten Bedingungen erteilt werden können. Hierbei kommt es nicht auf die Beurteilung der Bedingungen im Sinne des Absatzes 2 an, sondern auf das Ausmaß („soweit“) der Gewährleistung der Gegenseitigkeit im Sinne wirtschaftlicher Reziprozität zugunsten deutscher Schiffe durch den Staat, dessen Flagge ein Schiff führt, das in Deutschland zur Küstenschifffahrt eingesetzt werden soll. Vorausgesetzt wird, daß dieser Staat tatsächlich entsprechende Beförderungen durch Schiffe unter der Bundesflagge eröffnet.

Zu Nummer 3

Es kann erforderlich werden, durch Rechtsverordnung ergänzende oder begleitende Regelungen zur Umsetzung oder Durchführung von EG-Rechtsakten oder zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen.

Zu Nummer 4**Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um eine Klarstellung im Hinblick auf § 10 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten. Grundsätzlich besteht kein Anlaß, eine fahrlässige Handlung von der Ahndung auszunehmen.

Zu Buchstabe b

Der Höchstbetrag des Bußgeldes ist seit 1957 unverändert geblieben. Die Geldbuße muß an die Geldwertentwicklung und an das gesteigerte Präventionsbedürfnis angepaßt werden (vgl. die Regelung hinsichtlich des unerlaubten Befahrens einer Bundeswasserstraße mit Binnenschiffen, § 7 Abs. 2 Binnenschiffahrtsgesetz).

Zu Nummer 5

Die Berlin-Klausel und die Ausnahmeregelung für das Saarland sind obsolet geworden.

Zu Artikel 6

Die in Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 29. November 1969 vorgesehene Meldepflicht

hat sich, soweit es um Meldungen an die Vertragsstaaten des Übereinkommens geht, als zu eng erwiesen. Die Meldepflicht des Fahrzeugführers bei Ölunfällen wird rechtzeitig in einer auf den bestehenden § 9 Abs. 1 Nr. 6 des Seeaufgabengesetzes gestützten Meldeverordnung, die den Entwicklungen des internationalen Rechts Rechnung trägt, neu geregelt. Um den Weg hierzu freizumachen, soll Artikel 2 aufgehoben werden. — Die Berlin-Klausel ist obsolet.

Zu Artikel 7

Das Gesetz zu dem Protokoll von 1973 folgt in Gliederung und Systematik dem Gesetz zu dem in Artikel 6 genannten Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969. Es wird auf die Begründung zu diesem Artikel verwiesen.

Zu Artikel 8**Zu Nummer 1**

Nach Inkrafttreten des § 4 Abs. 3 Seeaufgabengesetz (vgl. Artikel 6 des Ausführungsgesetzes zum Wiener Suchtstoffübereinkommen 1988), der das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, im Einvernehmen mit den Bundesministerien des Innern, der Justiz und der Finanzen durch Rechtsverordnung Bundesbeamte als Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft zur Wahrnehmung von strafprozessualen Aufgaben (§ 163 StPO) seewärts der Grenze des Küstenmeeres nach § 1 Nr. 3d) bb) SeeaufgG zu bestimmen, bedarf es für Umweltdelikte auf See (§ 5 Nr. 11, § 324 ff. StGB) der abweichend formulierten spezialgesetzlichen Aufgabenzuweisung nicht mehr. Die zuständigen Behörden werden vom Bundesministerium für Verkehr in einer Verordnung nach § 4 SeeaufgG rechtzeitig bezeichnet.

Die Aufdeckung von Verstößen nach Artikel 6 des MARPOL-Übereinkommens wird in vielen Fällen dadurch erschwert, daß sich die zu untersuchenden Schiffe jeweils nur für wenige Stunden in einem Lösch- oder Ladehafen aufhalten. Artikel 6 Abs. 5 sieht daher ein unmittelbar anwendbares besonderes Verfahren der Amts- und Rechtshilfe vor, wonach ein Hafenstaat auf Ersuchen ausländischer Vertragsparteien ein bezeichnetes Schiff zur Aufdeckung von Verstößen gegen die Umweltschutzbestimmungen des Übereinkommens überprüfen kann. Zahlreiche Vertragsparteien praktizieren solche Ersuchen im Rahmen der Zusammenarbeit der Schifffahrtsbehörden durch ein computergestütztes Informationssystem (Mailbox-Verfahren). Mit der Neufassung des Artikels 4 des MARPOL-Gesetzes wird für die Anwendung des MARPOL-Übereinkommens im Einklang mit § 1 Abs. 3 des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen vom 23. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2071) im Interesse der dringend notwendigen zeitlichen Beschleunigung der gegenseitigen

Hilfe klargestellt, daß auf diesem Wege an eine Schifffahrtsbehörde des Bundes gerichtete Ersuchen nach Artikel 6 des MARPOL-Übereinkommens, wenn sie eine Beweissicherung nach Abschnitt 5 der Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle betreffen, unverzüglich auf die nach Bundes- und Landesrecht zuständige Strafverfolgungsbehörde, also in der Regel die Wasserschutzpolizei oder Staatsanwaltschaft, zur Bearbeitung weitergeleitet werden.

Zu Nummer 2

Die Berlin-Klausel ist obsolet geworden.

Zu Artikel 9

Seit der letzten Bekanntmachung des Seeaufgaben-gesetzes am 21. Januar 1987 sind zahlreiche Änderungen in Kraft getreten. Auch zum Flaggenrechtsgesetz und zum Gesetz über die Küstenschifffahrt empfiehlt sich nach den Änderungen eine Neubekanntmachung.

Zu Artikel 10

Artikel 11 enthält die Regelung des Inkrafttretens des Gesetzes.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 660. Sitzung am 24. September 1993 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob im Bereich der Gewässeruntersuchungen (§ 1 Nr. 11 SeeAufG) die Zuständigkeiten von Bund und Ländern noch genauer abgegrenzt werden sollten.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung hat die Abgrenzung der Zuständigkeiten im Bereich der Gewässeruntersuchungen nochmals geprüft. Dabei ist sie insbesondere der Frage nachgegangen, ob die Regelungen für die Seebereiche landwärts und seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres unterschiedlich formuliert werden sollten. Im Ergebnis ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die von ihr in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe d des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vorgeschlagene Zuständigkeitsabgrenzung nicht geändert werden sollte.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Bundesländer — wie auch die Beratungen in den Ausschüssen des Bundesrates zu diesem Punkt ergeben haben — nicht auf eine Umverteilung heutiger Bundes- oder Landeszuständigkeiten im Bereich der meereskundlichen Untersuchungen abzielen, sondern aus Gründen der Regelungsklarheit an der Frage einer genaueren Umschreibung der derzeit vom Bund wahrgenommenen Aufgaben interessiert sind.

Es ist weder erforderlich noch zweckmäßig, die Kompetenzen des Bundes in bezug auf meereskundliche Untersuchungen über den von der Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Wortlaut hinaus genauer zu konkretisieren. Meeresphysikalische Vorgänge wie zum Beispiel die Verteilung von (Schad-)Stoffen in einem Untersuchungsgebiet können nur dann sinnvoll untersucht werden, wenn die Untersuchungsmethoden und -geräte ein homogenes Datenmaterial liefern. Diese Homogenität ist nur gewährleistet, wenn die Untersuchung bzw. die Überwachung einheitlich geplant und durchgeführt wird, wie z. B. die Untersuchung von Schadstoffkonzentrationen vom Uferbereich über das Küstenmeer bis in

die hohe See hinein. Die fachlichen Anforderungen an die Untersuchungstätigkeit haben in der Vergangenheit zu einer arbeitsteiligen und vom Geist einer engen Zusammenarbeit geprägten Koordinierung der Untersuchungsvorhaben zwischen Bund und Ländern geführt.

Diese Zusammenarbeit entspricht einer sinnvollen Aufgabenverteilung. Dem Bedürfnis nach Abgrenzung wird insbesondere durch Vermeidung von Überschneidungen oder Doppelarbeit entsprochen. Die Begründung der Gesetzesvorlage der Bundesregierung nimmt auf die Tatsache Bezug, daß vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durchgeführte meereskundliche Untersuchungen — gerade auch im Bereich des deutschen Küstenmeeres — den Aufgaben der Gefahrenabwehr im Sinne des Seeaufgabengesetzes (z. B. Gezeiten-, Windstau-, Sturmflutwarndienst, Eismeldungsdienst usw.) dienen, die aufgrund von Artikel 89 des Grundgesetzes dem Bund zugewiesen sind.

Wollte man die seit langem praktizierte Arbeitsteilung und Abstimmung durch eine räumliche Kompetenzabgrenzung an der Schnittstelle Küstenmeer-hohe See ersetzen, so müßte dies mit einer umfangreichen unüberschaubaren Aneinanderreihung von einzelnen Untersuchungs- und Überwachungsvorhaben des Bundes im Seeaufgabengesetz einhergehen, deren Kasuistik den Rahmen eines Gesetzes sprengen und den Wirkungsbereich der Küstenländer unnötig einschränken könnte.

Die Aufgaben der Gewässerüberwachung sollten daher im Seeaufgabengesetz in der von der Bundesregierung vorgeschlagenen allgemeinen Weise umschrieben werden.

