

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Schiffssicherheitsanforderungen in der Seefahrt an den internationalen Standard (Schiffssicherheitsanpassungsgesetz)

A. Zielsetzung

Zum Schutz der wichtigen Gemeinschaftsgüter gehört in Deutschland, wie das Bundesverfassungsgericht festgestellt hat, die Erhaltung einer leistungsfähigen Handelsflotte unter deutscher Flagge. Diese ist einem intensiven internationalen Wettbewerb ausgesetzt und kann nur in Anpassung an die internationalen Rahmenbedingungen fortbestehen.

Die Bundesregierung hat daher in den vergangenen Jahren erfolgreich darauf hingewirkt, daß die von ihr verfolgten Aktivitäten zur Stärkung der Sicherheit des Schiffsverkehrs einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes auf Seeschiffen universal geltende internationale Anforderungen zum Ergebnis hatten. Insbesondere die verbindliche weltweite Einführung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs im Jahre 1998 fördert eine umfassende neue Sicherheitsqualität.

Dies wird zum Anlaß genommen, den Bestand an deutschen Schiffssicherheitsvorschriften ohne Sicherheitseinbußen auf den Gemeinschaftsstandard sowie auf den weltweit anerkannten Standard der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) auszurichten und mit folgenden Zielsetzungen zu deregulieren:

- Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung, vor allem durch Aktivierung des Schiffssicherheits-Managements;
- insofern zugleich Schwerpunktverlagerung von einer vorschriftenorientierten auf eine mehr ergebnisorientierte schiffsbezogene Sicherheit;
- dabei Kosteneinsparungen zugunsten der deutschen Handelsflotte im internationalen Wettbewerb und erhöhte Transparenz für unternehmerische Entscheidungen;
- einheitliche Durchführung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Rahmen eines ausgewiesenen Gesamtregelwerks sowie

- Integration der Umsetzung dieser Regelungen in den Rechtsrahmen des VN-Seerechtsübereinkommens.

B. Lösung

Zur Erreichung der genannten Ziele sind die schiffsbezogenen internationalen Sicherheitsregelungen in einer gesetzlichen, für die Anwender orientierenden und verpflichtenden Standardregelung zusammenzufassen. Die den Regelungsvollzug betreffenden Aufgabenzuweisungen des Seeaufgabengesetzes, des MARPOL-Gesetzes und sonstiger einschlägiger Regelungen bleiben – von den Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation abgesehen – unberührt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Da das Gesetz keine neuen Verwaltungsaufgaben begründet, entstehen kein zusätzlicher Vollzugsaufwand und keine sonstigen Ausgaben der öffentlichen Haushalte.

E. Sonstige Kosten

Da durch das Gesetz die an die Schifffahrt gestellten Sicherheitsanforderungen zusammengefaßt und dabei auf den weltweit anerkannten bestehenden Standard beschränkt werden, ohne daß neue Anforderungen eingeführt werden, wirken sich die Regelungen für die Wirtschaftsunternehmen kostendämpfend aus und führen nicht zu zusätzlichem Vollzugsaufwand oder Mehrkosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 931 06 – Schi 36/98

Bonn, den 29. Januar 1998

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Schiffssicherheitsanforderungen
in der Seefahrt an den internationalen Standard (Schiffssicherheitsanpas-
sungsgesetz)

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 720. Sitzung am 19. Dezember 1997 gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 er-
sichtlich, 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 Anpassung der Schiffssicherheitsanforderungen in der Seefahrt an den internationalen Standard (Schiffssicherheitsanpassungsgesetz)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Schiffssicherheitsgesetz (SchSG)****§ 1****Zielsetzung und Geltungsbereich**

(1) Dieses Gesetz dient der einheitlichen und wirk-samen Durchführung der geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See einschließlich des damit unmittel-bar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See. Es gilt für die gesamte Seefahrt.

(2) Internationale Schiffssicherheitsregelungen im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Abschnitten A bis C der Anlage aufgeführten Vorschriften des innerstaatlich geltenden Völkerrechts und die in Abschnitt D der Anlage aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften in der jeweils angegebenen Fassung. Internationale Schiffssicherheitsnormen im Sinne dieses Gesetzes sind die in Abschnitt E der Anlage aufgeführten in Deutschland als anwendbare anerkannte Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekanntgemachten Vorschriften in der jeweils angegebenen Fassung.

(3) Dieses Gesetz gilt, vorbehaltlich der Bestimmung des § 6 Abs. 3, nicht für

1. das Verhalten der Schiffsführung in bezug auf den Verkehr und die Fahrtroute einschließlich der darauf bezogenen Regelungen zur Gefahrenabwehr, Meldung und Hilfeleistung sowie zur Anbringung und Verwendung von Lichtern und Signalen,
2. die Durchführung des Seemannsgesetzes einschließlich der beruflichen Ausbildung, Prüfung und Befähigung des Seefahrtspersonals und der darauf bezogenen Nachweise,
3. die Beförderung gefährlicher Güter im Sinne von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Seeaufgabengesetzes und im Sinne des Atomgesetzes,
4. die Durchführung des Sozialgesetzbuchs,
5. die Durchführung des Fischereirechts sowie
6. den Warenverkehr einschließlich der Sicherheit nach dem Gerätesicherheitsgesetz und nach dem Produktsicherheitsgesetz.

§ 2**Anwendung auf Schiffe**

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes sind auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen oder als Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

(2) Sie sind auch auf Schiffe unter ausländischer Flagge und ausländische Binnenschiffe anzuwenden, mit denen Küstenschifffahrt im Sinne des Gesetzes über die Küstenschifffahrt betrieben wird.

(3) Soweit sich aus den internationalen Schiffssicherheitsregelungen nichts Abweichendes ergibt, sind die Vorschriften dieses Gesetzes auf andere als die in Absatz 1 und 2 genannten Schiffe nur im Rahmen einer Durchsetzung, die mit den allgemeinen Regeln des Völkerrechts und mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen im Einklang steht, nach den folgenden Grundsätzen anwendbar:

1. In den deutschen Hoheitsgewässern sind internationale Schiffssicherheitsregelungen hinsichtlich
 - a) der Zeugnisse, Aufzeichnungen und sonstigen Dokumente sowie
 - b) der Bauart, Bauausführung, Ausrüstung und Besatzungvorbehaltlich der Nummern 3 bis 5 nur anwendbar, wenn sie in Abschnitt A oder Abschnitt C der Anlage genannt sind.
2. In der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone sind die in den Abschnitten A und C der Anlage genannten Regelungen anwendbar.
3. Die in Abschnitt B der Anlage genannten Regelungen sind auf Schiffe anwendbar, soweit sich ihr Flaggenstaat zu ihrer Anwendung verpflichtet hat.
4. Für das Schiff übernommene oder für ausländische Staatsangehörige geltende weitergehende zusätzliche Verpflichtungen zur Anwendung von Schiffssicherheitsvorschriften bleiben von Nummer 1 bis 3 unberührt. Zusätzliche Verpflichtungen in diesem Sinne sind für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union auch Verpflichtungen auf Grund der in § 14 Abs. 1 und in Abschnitt D der Anlage genannten Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften.
5. Die in Abschnitt D der Anlage genannten Regelungen in bezug auf Fischereifahrzeuge sind, soweit mit diesen in den deutschen Hoheitsgewässern Fischfang ausgeübt oder in einem deutschen Hafen Fang angelandet wird, nach Maßgabe die-

ses Gesetzes auf Fischereifahrzeuge anwendbar, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

6. Die in Abschnitt E der Anlage aufgeführten internationalen Schiffssicherheitsnormen sind auf ausländische Schiffe vorbehaltlich der Nummer 4 nicht anwendbar.

(4) Auf Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie auf Schiffe unter ausländischer Flagge, die im Dienst ausländischer Staaten ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden, sind die Vorschriften dieses Gesetzes nicht anwendbar.

§ 3

Grundsatz

Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb und insbesondere dafür zu sorgen, daß es samt seinem Zubehör in betriebs-sicherem Zustand gehalten und sicher geführt wird und daß die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb getroffen werden. Dies umfaßt auch, daß Personen, die in dem Schiffsverkehrsunternehmen und auf dem Schiff hierfür beauftragt werden, wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden.

§ 4

Einheitliche Durchführung völkerrechtlicher Regelungen

Soweit sich aus den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die die in den Abschnitten A bis B der Anlage genannten internationalen Schiffssicherheitsregelungen umsetzen, bestimmte Pflichten ergeben, die durch Personen, Organisationen oder Unternehmen – auch für bestimmte Schiffe oder Schiffe bestimmter Baujahre von oder bis zu einem bestimmten Zeitpunkt – zu erfüllen sind (Anforderungen), ohne daß hierfür bestimmte Personen, Organisationen oder Unternehmen als verantwortlich genannt sind, gelten für die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Erfüllung dieser Anforderungen die in den §§ 7 bis 9 enthaltenen einheitlichen Grundsätze. Bei der Erfüllung der Pflichten sind die in Abschnitt C der Anlage genannten Bestimmungen zugrunde zu legen.

§ 5

Umsetzung von Verpflichtungen in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften *)

(1) Soweit die in Abschnitt D der Anlage genannten Schiffssicherheitsregelungen der Europäischen Gemeinschaften durch Verpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union darauf abzielen, daß in ihnen genannte Personen, Organisationen oder Unternehmen bestimmte Pflichten einzuhalten ha-

*) Diese Bestimmung dient der Umsetzung der in Abschnitt D der Anlage genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

ben, sind die sich daraus ergebenden Pflichten von den jeweils Genannten zu erfüllen; diese sind insoweit für die Einhaltung der Regelungen verantwortlich.

(2) Soweit die in Abschnitt D der Anlage genannten Schiffssicherheitsregelungen der Europäischen Gemeinschaften auf die Einhaltung bestimmter Pflichten von Personen, Organisationen oder Unternehmen abzielen, ohne daß hierfür bestimmte Personen, Organisationen oder Unternehmen als verantwortlich genannt sind, gelten für die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Erfüllung der sich daraus ergebenden Pflichten die §§ 7 bis 9 entsprechend.

§ 6

Ergänzende Pflichten

(1) Der Schiffseigentümer hat ein Seeschiff, das in ein deutsches Schiffsregister eingetragen wird, zuvor im Einklang mit den internationalen Schiffssicherheitsregelungen amtlich vermessen zu lassen; er hat der hierfür zuständigen Behörde nachträgliche Änderungen des baulichen Zustands anzuzeigen. Dasselbe gilt für ein Binnenschiff, dessen Vermessung nach den internationalen Schiffssicherheitsregelungen vorausgesetzt wird.

(2) Bis zum 31. Dezember 2002 hat der Eigentümer eines in § 2 Abs. 1 genannten Schiffes die Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217) einzuhalten, soweit sie für ein solches Schiff Prüfungen, Zulassungen und Durchsetzungsmaßnahmen nach den Nummern 9, 17, 21, 21 a und 25 der Anlage 7 der Verordnung vorschreiben.

(3) Der Schiffsführer hat – falls nicht anders vorgeschrieben, im Schiffstagebuch – unverzüglich durch geeignete Eintragungen über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die Sicherstellung der Eintragungsunterlagen zu sorgen.

(4) Die Anwendung der in Abschnitt E der Anlage aufgeführten internationalen Schiffssicherheitsnormen als allgemein anerkannte Regeln der Technik bleibt unberührt. Das Bundesministerium für Verkehr macht den Abschnitt E betreffende Änderungen und Ergänzungen im Bundesanzeiger bekannt.

§ 7

Sicherheitsorganisation, bauliche Beschaffenheit und Ausrüstung der Schiffe

Für die Erfüllung von Anforderungen, die

1. die Organisation der Geschäftsführung, innerbetrieblichen Überwachung, Konzepte und Verfahren für die schiffsbezogene Sicherheit einschließlich der Sicherheit am Arbeitsplatz und der Verhütung der Meeresverschmutzung an Bord und an Land,

2. die Bauart, die Bauausführung und den baulichen Zustand der Schiffe, die Bauteile, die Freibordmarke sowie die Vorhaltung der erforderlichen Zeugnisse, Bescheinigungen und sonstigen Unterlagen oder
3. die schiffsbezogenen nautischen und technischen Ausrüstungsgegenstände und Systeme der Schiffe, auch der Funkausrüstung, einschließlich Zubehör, Anlagen und an Bord erforderlicher amtlicher Seekarten, Seebücher und sonstiger Veröffentlichungen sowie die Vorhaltung der erforderlichen Zeugnisse, Bescheinigungen und sonstigen Nachweise einschließlich der Ausweisung amtlicher Typenzulassungen hierüber

betreffen, ist der Schiffseigentümer verantwortlich.

§ 8

Verhalten beim Schiffsbetrieb

(1) Für die Erfüllung von Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb an Bord, die den Wachdienst, das Mitführen, Stauen und Sichern von Ladung oder Ballast, das Waschen von Tanks, das Einleiten von Schadstoffen, die Müllbeseitigung, die Durchführung von Übungen, die Notfallbekämpfung, die Vornahme von Aufzeichnungen und Eintragungen, das Veranlassen von Unterrichtungen und Meldungen über Vorgänge beim Bordbetrieb sowie das Mitführen und Vorlegen von Zeugnissen, Bescheinigungen und einschlägigen Unterlagen betreffen, ist der Schiffsführer verantwortlich.

(2) Für die Erfüllung sonstiger Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb einschließlich der Regelungen, die die sichere Bemannung samt Vorsorge für die Verständigung bei der Tätigkeit des Bordpersonals, die Einhaltung des zulässigen Freibords, die Notfallplanung und -vorsorge, das Veranlassen von Besichtigungen und Kontrollen, das Erhalten des Zustands des Schiffes sowie die Anzeige und das Unterlassen bestimmter Veränderungen betreffen, sind der Schiffseigentümer und der Schiffsführer verantwortlich.

§ 9

Verantwortliche Personen

- (1) Verantwortlich im Sinne dieses Gesetzes sind,
1. soweit der Schiffseigentümer verantwortlich ist, auch
 - a) der oder die Miteigentümer, bei Partenreedereien der Korrespondentreeeder oder, wenn ein solcher nicht bestellt ist, die Mitreeder,
 - b) der gesetzliche Vertreter des Eigentümers und bei juristischen Personen das vertretungsberechtigte Organ,
 - c) bei Personenhandelsgesellschaften der vertretungsberechtigte Gesellschafter sowie

d) Personen, die ihm gegenüber die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen haben, wobei die Buchstaben b und c entsprechend anzuwenden sind,

2. soweit der Schiffsführer verantwortlich ist, auch Personen, die mit Aufgaben der Sicherheit des Schiffes beauftragt sind, im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben und Befugnisse,
3. Personen, die es sonst gegenüber einem Verantwortlichen übernommen haben, nach diesem Gesetz ihm obliegende Aufgaben verantwortlich wahrzunehmen, im Rahmen dieser Aufgaben und ihrer Befugnisse.

(2) Die Verantwortlichkeit der in Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe d genannten Personen hinsichtlich der Sicherheitsorganisation im Sinne des § 7 Nr. 1 sowie des Verhaltens beim Schiffsbetrieb im Sinne des § 8 Abs. 2 und bei der Überwachung im Sinne des § 10 Abs. 1 tritt während der Dauer der tatsächlichen Betriebsführung an die Stelle der entsprechenden Verantwortlichkeit des Schiffseigentümers.

(3) Die Verantwortlichkeit nach anderen Rechtsvorschriften bleibt unberührt.

§ 10

Überwachung

(1) Der Schiffseigentümer und der Schiffsführer haben auf Aufforderung der zuständigen Behörde die amtliche Überwachung der Einhaltung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der darauf beruhenden Pflichten zu ermöglichen.

(2) Die Durchführung, Überwachung und Durchsetzung dieser Regelungen einschließlich der in ihnen vorgeschriebenen Schiffsbesichtigungen, Prüfungen, Zulassungen oder Auflagen und einschließlich der Zuständigkeit für die jeweiligen behördlichen Aufgaben richten sich insbesondere nach dem Seeaufgabengesetz, dem MARPOL-Gesetz und den auf der Grundlage dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften und durch die Organe des Bundes getroffenen Vereinbarungen einschließlich der Vereinbarungen über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugaufgaben.

(3) Die Behörden des Bundes arbeiten zur Durchführung und Durchsetzung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen in wirksamer Weise mit den zuständigen Behörden anderer Staaten und mit internationalen Organisationen zusammen.

(4) Wird in den internationalen Schiffssicherheitsregelungen auf die „Regierung“ oder „Verwaltung“ Bezug genommen, so ist dies, falls nichts anderes vorgesehen ist, die Regierung oder Verwaltung des jeweiligen Flaggenstaats.

(5) Die Verantwortlichkeit der in diesem Gesetz oder in sonstigen Rechtsvorschriften Genannten bleibt unberührt.

§ 11

Behördliche Aufgaben aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften *)

(1) Die im Sinne des § 10 Abs. 2 zuständigen Behörden des Bundes haben jeweils die Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse und -aufgaben, die die in Abschnitt D der Anlage genannten Rechtsakte den Mitgliedstaaten zur Verwaltung oder ihren Verwaltungsbehörden für einen Fall vorbehalten oder zuweisen. Im Rahmen der genannten Befugnisse können sie die erforderlichen Anordnungen treffen, um Gefahren und schädliche Umwelteinwirkungen zu verhüten und abzuwehren; sie können im Einklang mit den genannten Regelungen Ausnahmen zulassen.

(2) Die Zeugnisse und Bescheinigungen, die für den Nachweis der Einhaltung der Anforderungen und Pflichten nach den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften in Abschnitt D der Anlage erforderlich sind, werden in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften ausgestellt, erteilt, geändert, bestätigt, verlängert, anerkannt, zugelassen und angewendet, eingeschränkt, zurückgewiesen, für ungültig erklärt, eingezogen oder verwahrt.

§ 12

Ermessensbindung

Wird in den internationalen Schiffssicherheitsregelungen die Ausfüllung eines vorgeschriebenen Standards ausdrücklich in das Ermessen der Verwaltung gestellt, so berücksichtigt die zuständige Behörde bei der Ermessensausübung die für diesen Fall von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation oder einer anderen für diesen Bereich zuständigen zwischenstaatlichen Organisation beschlossenen Empfehlungen, nachdem sie sie an geeigneter Stelle in deutscher Sprache bekanntgemacht hat.

§ 13

Maßnahmen bei Verstößen

(1) Bei der Anordnung von Maßnahmen wegen eines Verstoßes gegen internationale Schiffssicherheitsregelungen und Pflichten nach diesem Gesetz richten sich die zuständigen Behörden auch nach den hierfür in diesen Regelungen sowie nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 vorgeschriebenen Regeln, Verfahren und Gebräuchen.

(2) Ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, das nach Regel IX/4.1 des in Abschnitt A der Anlage unter Nummer 1 genannten Übereinkommens ausgestellt wurde, sowie ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen, das nach Regel IX/4.3 dieses Übereinkommens ausgestellt wurde, kann von der erteilenden Stelle für ungültig erklärt und eingezogen werden, wenn der Verantwortliche nach Ablauf einer von dieser

*) Diese Bestimmung dient der Umsetzung der in Abschnitt D der Anlage genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Stelle gesetzten Nachfrist die periodische Nachprüfung nicht rechtzeitig beantragt hat oder wenn in erheblichem Umfang gegen internationale Schiffssicherheitsregelungen hinsichtlich der Sicherheitsorganisation verstoßen wird.

§ 14

Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge *)

(1) Die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge erfolgt unter Beachtung der allgemeinen Regeln des Völkerrechts und der internationalen Schiffssicherheitsregelungen, in den Häfen zugleich unter Einhaltung der Vorschriften, die zur Umsetzung der Richtlinie 95/21/EG und deren gemeinschaftsrechtlicher Änderungen und Ergänzungen erlassen werden.

(2) Kann ein nach Abschnitt A der Anlage erforderlicher Nachweis ausschließlich deshalb nicht anerkannt werden, weil der Flaggenstaat nicht Vertragspartei der zugrundeliegenden internationalen Schiffssicherheitsregelung ist, so ist als Schiffssicherheitsanforderung insofern ein Standard einzuhalten, der den Zielen der internationalen Schiffssicherheitsregelungen nach Maßgabe der Schiffssicherheitsverordnung entspricht.

§ 15

Rechtsetzungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, zur Abwehr von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes durch Rechtsverordnung die Anlage in Anpassung an den Gesamtbestand der völkerrechtlich als verbindlich angenommenen und aufgrund innerstaatlichen Rechts anzuwendenden oder gemeinschaftsrechtlich in Kraft getretenen schiffsbezogenen Sicherheitsregelungen zu ändern.

Artikel 2**Änderung des Seeaufgabengesetzes**

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nr. 4 werden nach den Wörtern „Kennzeichnung und Maßnahmen“ die Wörter „einschließlich der in diesem Rahmen erforderlichen Anordnungen“, nach dem Wort „Anlagen“ die Wörter „– einschließlich Funkanlagen –“ und nach den

*) Diese Bestimmung dient zugleich der Umsetzung folgender Vorschriften: Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle); Artikel 8 und 10 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten.

Wörtern „an Bord“ die Wörter „einschließlich der funktechnischen Sicherheit“ eingefügt.

2. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 wird das Wort „Peilfunkanlagen“ durch das Wort „Funkanlagen“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „des Germanischen Lloyds und“ die Wörter „im Bereich der funktechnischen Sicherheit der Hilfe der [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post]; es“ eingefügt.

3. In § 6 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „nach anderen Rechtsvorschriften dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder“ gestrichen.

4. Dem § 7 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Bezieht sich die Beauftragung nach Absatz 1 Satz 1 auf Funkzeugnisse, so ist hierfür die Beteiligung der [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post] vorzusehen.“

5. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 werden nach den Wörtern „und organisatorischen Vorkehrungen“ die Wörter „an Bord und an Land zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs“ angefügt.
- b) Absatz 4 wird aufgehoben.

6. a) § 9 d wird wie folgt gefaßt:

„§ 9 d

Von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation oder einer anderen zuständigen zwischenstaatlichen Organisation angenommene Standards, die bei einer durch die internationalen Schiffssicherheitsregelungen vorgeschriebenen Baumusterprüfung zugrunde zu legen sind, werden von den nach diesem Gesetz hierfür zuständigen Behörden in deutscher Sprache amtlich bekanntgemacht.“

- b) Der bisherige § 9 d wird § 9 e.

7. § 12 Abs. 2 Satz 2 wird aufgehoben.

8. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 3 werden am Ende der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:
 - „4. als im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes Verantwortlicher einer auf Grund von Vorschriften jenes Gesetzes getroffenen vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt oder eine solche Zuwiderhandlung anordnet.“
- b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Absatz 1 Nr. 2“ die Angabe „oder Nr. 4“ angefügt.

Artikel 3

Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Das Binnenschiffahrtsaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986

(BGBl. I S. 1270), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 4 werden nach dem Wort „Ausrüstung“ die Wörter „und Ausrüstungsgegenständen einschließlich Funkanlagen“ eingefügt.
- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die in Rechtsverordnungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 für die funktechnische Sicherheit betreffende Aufgaben als zuständig bestimmte Behörde bedient sich der Hilfe der [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post].“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe b werden die Wörter „und Geräte“ durch die Wörter „Geräte und sonstige Ausrüstungsgegenstände“ ersetzt.
- b) Absatz 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. die Anforderungen an die Funkausrüstung einschließlich deren Zulassung und den Funkbetrieb an Bord von Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern, schwimmenden Anlagen und an Land“.
- c) Absatz 5 Satz 4 wird aufgehoben.
- d) In Absatz 6 werden nach dem Wort „Wasserfahrzeugs“ die Wörter „oder einer Anlage, eines Instrumentes, eines Gerätes oder eines sonstigen Ausrüstungsgegenstandes“ eingefügt.

3. § 4 Abs. 2 Satz 2 wird aufgehoben.

Artikel 4

Rechtsbereinigung hinsichtlich anderer Vorschriften

(1) Aufgehoben werden

- 1. das Gesetz vom 8. Oktober 1957 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9517-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. Januar 1975 (BGBl. II S. 65), wobei die Gültigkeit auf der Grundlage dieses Gesetzes bescheinigter Vermessungen unberührt bleibt,
- 2. § 142 Abs. 2 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Februar 1997 (BGBl. I S. 311),
- 3. Anhang I der Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9512-1, veröffentlichten bereinigten Fassung,
- 4. § 1 Nr. 3 und 4 der Verordnung über die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrsdirektionen über die Verfolgung und Ahndung bestimmter

Ordnungswidrigkeiten vom 19. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3709), geändert durch Verordnung vom 3. März 1976 (BGBl. I S. 493),

5. die Funkoffiziers-Ausbildungsordnung vom 30. November 1977 (BGBl. I S. 2296), geändert durch Verordnung vom 18. Juli 1980 (BGBl. I S. 1059),
6. die Schiffsvermessungsverordnung vom 5. Juli 1982 (BGBl. I S. 916, 1169), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. September 1990 (BGBl. I S. 1993), mit Ausnahme der die Vermessung von Behältern betreffenden Vorschriften von § 5 Abs. 1, §§ 7 und 9 Abs. 1 Nr. 5,
7. die §§ 2, 3 und 9 der Wachdienst-Verordnung vom 15. Oktober 1984 (BGBl. I S. 1282), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Juni 1997 (BGBl. I S. 1537),
8. die Seetagebuchverordnung vom 8. Februar 1985 (BGBl. I S. 306),
9. die Verordnung über die Zuständigkeiten im Bereich der Seeschifffahrt vom 26. Oktober 1989 (BGBl. I S. 1922) sowie
10. unbeschadet Artikel 1 § 6 Abs. 2 die Schiffs-sicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217).

(2) In § 142 Abs. 3 Satz 1 des Seemannsgesetzes werden die Wörter „Post und Telekommunikation“ durch das Wort „Verkehr“ ersetzt.

(3) In § 24a Abs. 2 Satz 3 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), wird die Angabe „9d“ durch die Angabe „9e“ ersetzt.

Artikel 5

Bekanntmachungserlaubnis und Veröffentlichung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft veröffentlicht den Wortlaut bekanntgemachter internationaler Schiffssicherheitsregelungen in einer für den Anwender möglichst geeigneten Form.

Artikel 6

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 § 15 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Abschnitt D Nr. 3 der Anlage zu Artikel 1 tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

(3) Im übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Oktober 1998 in Kraft.

Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz

Internationaler schiffsbezogener Sicherheitsstandard

A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln und Normen:

1. Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (SOLAS 1974/78), zuletzt geändert durch die am 29. November 1995 von der Konferenz der Vertragsstaaten angenommene Entschließung 1 BGBl. 1979 II S. 141; 1997 II S. 934¹⁾
- 1.1 Zu Kapitel I der Anlage zu SOLAS: („Allgemeine Bestimmungen“)
- 1.2 Zu Kapitel II der Anlage zu SOLAS: („Bauart der Schiffe“)
- 1.3 Zu Kapitel III der Anlage zu SOLAS: („Rettungsmittel und -vorrichtungen“)
- 1.4 Zu Kapitel IV der Anlage zu SOLAS: („Funkverkehr“)
- 1.5 Zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS: („Sicherheit der Seefahrt“)
- 1.6 Zu Kapitel VI der Anlage zu SOLAS: („Beförderung von Ladung“)
- 1.6.1 Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (Resolution der 59. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation [MSC.23(59)]
Angenommen am 23. Mai 1991
BANz Nr. 213a vom 11. November 1993
- 1.7 Zu Kapitel VII der Anlage zu SOLAS: („Beförderung gefährlicher Güter“)
(unter dem Vorbehalt des § 1 Abs. 3 Nr. 3 dieses Gesetzes)
- 1.7.1 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (MSC.4[48])
Angenommen am 17. Juni 1983
BANz Nr. 125a vom 12. Juli 1986
 - Änderung von 1985 (angenommen durch die 22. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (MEPC.19[22])
BANz Nr. 166a vom 8. September 1987
 - Änderung von 1989 (MSC.14 [57])
BANz Nr. 13a vom 19. Januar 1991

[¹⁾ 9. SOLAS-Änderungsverordnung vom 24. April 1997 (BGBl. II S. 934); eine Neubekanntmachung des SOLAS-Übereinkommens in der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes geltenden Fassung wird vorbereitet.]

- Änderung von 1990 (MSC.16[58])
BANz Nr. 144a vom 3. August 1994
 - Änderung von 1992 (MSC.28[61])
BANz Nr. 67a vom 9. April 1994
- 1.7.2 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (MSC.5[48])
Angenommen am 17. Juni 1983
BANz Nr. 125a vom 12. Juli 1986
 - Änderung von 1992 (MSC.30[61])
BANz Nr. 67a vom 9. April 1994
 - Änderung von 1990 (MSC.17[58])
BANz Nr. 144a vom 3. August 1994
 - 1.8 Zu Kapitel VIII der Anlage zu SOLAS: („Reaktorschiffe“)
 - 1.9 Zu Kapitel IX der Anlage zu SOLAS: („Sicherheitsorganisation“)
 - 1.9.1 Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und der Verhütung der Meeresverschmutzung (Internationaler Code für sichere Schiffsbetriebsführung) (ISM Code) (Res. A. 741[18])
Angenommen am 4. November 1993
BANz Nr. 53 vom 16. März 1995
 - 1.10 Zu Kapitel X der Anlage zu SOLAS: („Sicherheitsmaßnahmen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“)
 - Nur soweit das Schiff ein Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge führt:
 - 1.10.1 Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen
MSC.36(63)
Angenommen am 20. Mai 1994
BANz Nr. 21a vom 31. Januar 1996
 - 1.11 Zu Kapitel XI der Anlage zu SOLAS: („Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt“)
 2. Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen mit Anlagen I, II, III und V sowie Anhang zum Protokoll von 1978; Neufassung der amtlichen deutschen Übersetzung vom 12. März 1996, BGBl. 1996 II S. 399. Anlagen in der Fassung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vom 16. März 1990 (MEPC.39[29])²⁾
 - 2.1 Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemi-

²⁾ Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 19. Juni 1996 (BGBl. II S. 977)

kalien als Massengut in der Fassung der Nachträge 1 bis 9 (Res. A.212[VII])
Angenommen am 12. Oktober 1972
BANz Nr. 146 a vom 9. August 1983

- 10. Nachtrag (MSC/Cir. 397)
BANz Nr. 226 vom 5. Dezember 1986
- Änderung von 1985 (MEC. 20[22])
BANz Nr. 166 a vom 8. September 1987
- Änderung von 1990 (MEPC. 41[29])
BANz Nr. 144 a vom 3. August 1994
- Änderung von 1992 (MEPC. 56[33])
BANz Nr. 67 a vom 9. April 1994

3. Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966
BGBl. 1969 II S. 249
4. Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969
BGBl. 1975 II S. 65; BGBl. 1986 I S. 2441
5. Kapitel VIII („Wachdienst“) der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten
BGBl. 1997 II S. 1118, 1149
- 5.1 Kapitel VIII des Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, Teil A
BGBl. 1997 II Anlagenband (deutsche Ausgabe) S. 139.

B. Für die jeweiligen Vertragsstaaten anwendbare weitere Regeln in völkerrechtlichen Vereinbarungen:

1. Änderungen des internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966
vom 12. Oktober 1971,
12. November 1975,
15. November 1979,
BGBl. 1981 II S. 98
2. Artikel 7 des Übereinkommens vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets
BGBl. 1979 II S. 1229, zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juni 1996,
BGBl. II S. 977
3. Übereinkommen vom 28. Februar 1996 über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandsfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in Nordwesteuropa und der Ostsee verkehren
BGBl. 1997 II S. 540

C. Internationale Standards, die nach in Abschnitt A genannten Regeln und Normen zugrunde gelegt werden müssen:

Richtlinien für die inhaltliche Gestaltung von Brandschutz-Plänen und -Handbüchern auf Fahrgastschif-

fen in der Auslandsfahrt nach den Vorschriften der SOLAS-Regeln II-2/20 und II-2/41-2 (Res. A. 756[18])
Angenommen am 4. November 1993
VkB1. 1994 S. 549.

D. Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften:

- *Die hier genannten Gemeinschaftsverpflichtungen umfassen nicht die unmittelbar geltenden Verordnungen des Gemeinschaftsrechts.³⁾*
- 1. Artikel 14 Abs. 1 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen der Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden
ABl. EG Nr. L 319 S. 20, 1995 Nr. L 48 S. 26
- 2. Artikel 8 Nr. 1 bis 3 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
ABl. EG Nr. L 319 S. 28
- 3. Artikel 2 – ausgenommen Buchstabe g –, Artikel 3 bis 6, 8, 14 Abs. 1 bis 3 und Artikel 15 in Verbindung mit Anhang A sowie mit Anhang D und mit den Artikeln 10, 11 und 16 der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung
ABl. EG Nr. L 46 S. 25.

E. Internationale Schiffssicherheitsnormen, die in Deutschland als anwendbare anerkannte Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekanntgemacht worden sind (§ 6 Abs. 4):

1. Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als

³⁾ Solche Verordnungen sind:

- 1.) Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates vom 22. September 1986 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge, ABl. EG Nr. L 274 S. 1
 - Verordnung (EG) Nr. 3259/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge, ABl. EG Nr. L 339 S. 11
 - Entscheidung der Kommission (95/84/EG) vom 20. März 1995 zur Durchführung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereierzeugnisse, ABl. EG Nr. 67 S. 33
- 2.) Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates vom 4. März 1991 zur Umregistrierung von Schiffen innerhalb der Gemeinschaft, ABl. EG Nr. L 68 S. 1
 - Verordnung (EWG) Nr. 2158/93 der Kommission vom 28. Juli 1993 zur Anwendung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf bei sowie des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe für die Zwecke der Verordnung (EWG) Nr. 613/91, ABl. EG Nr. L 194 S. 5
- 3.) Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A. 747 (18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast, ABl. EG Nr. L 319 S. 1
- 4.) Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen, ABl. EG Nr. L 320 S. 14

- Massengut einschließlich der Nachträge 1 bis 3 (Res. A.328[IX])
Angenommen am 12. November 1975
BANz Nr. 146 a vom 9. August 1983
- 4. Nachtrag (MSC/Circ. 356 vom 13. Juli 1983)
BANz Nr. 226 vom 5. Dezember 1986
 - Änderung von 1990 (MSC.25[60])
BANz Nr. 144 a vom 3. August 1994
2. Code für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (Res. A.414 [XI] und Res. A.649[16])
Angenommen am 15. November 1979 und am 19. Oktober 1989
- § 10 Abs. 3 der Festlandsockel-Bergverordnung (BGBl. 1989 I S. 554) –
 - BANz Nr. 121 a vom 4. Juli 1997
3. Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen vom 30. August 1990 (Res. A.434[XI])
Angenommen am 15. November 1979
BANz Nr. 226 a vom 6. Dezember 1990 (Neufassung)
- Änderungen 1992 (MSC/Circ. 554 und 555 vom 20. Juni 1991)
BANz Nr. 23 vom 4. Februar 1993
 - Änderung 1994 (MSC/Circ. 626 vom 18. Juni 1993)
BANz Nr. 78 vom 26. April 1994
 - Änderungen 1996 (MSC/Circ. 662 vom 22. Dezember 1994 und MSC/Circ. 742 vom 14. Juni 1996)
BANz Nr. 228 vom 5. Dezember 1996
4. Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code 1990) (Res. A.714[17])
Angenommen am 19. Oktober 1989
BANz Nr. 8 a vom 12. Januar 1991
- Änderung 1996 (MSC/Circ. 664 vom 22. Dezember 1994 und MSC/Circ. 691 vom 1. Juni 1995)
BANz Nr. 85 vom 7. Mai 1996
5. Richtlinien für die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe als Massengut an Bord von Offshore-Versorgern (Res. A.673[16])
Angenommen am 19. Oktober 1989
BANz Nr. 50 vom 13. März 1991
6. IMO-Richtlinien für Systeme zur Behandlung ölhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen (MEPC/Circ. 235 vom 13. Dezember 1990)
VkBl. 1995 S. 128
7. Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenfahrzeugen (MSC/Circ. 557 vom 20. Juni 1991)
BANz Nr. 69 a vom 8. April 1992
8. Richtlinien über die Sicherheit von geschleppten Schiffen und sonstigen schwimmenden Gegenständen, insbesondere von Anlagen, Bauwerken und Plattformen auf See (Res. A.765[18])
Angenommen am 4. November 1993
BANz Nr. 125 vom 7. Juli 1994
9. Richtlinien für die Berechnung der Breite der Treppen, die auf Fahrgastschiffen als Fluchtwege dienen (Resolution der 18. Tagung der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (Res. A.757[18])
Angenommen am 4. November 1993
VkBl. 1994 S. 687
10. IMO-Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (Res. A.534[13])
Angenommen am 17. November 1993
VkBl. 1993 S. 671
- Änderungen zum IMO-Code über die Sicherheit von Spezialschiffen bezüglich Überlebensfahrzeugen auf Segelschulschiffen vom 28. Juni 1996 (MSC/Circ. 739 vom 28. Juni 1996)
VkBl. 1996 S. 636
11. Richtlinie für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste (MSC/Circ. 617 vom 22. Juni 1993 und MSC/Circ. 617/Rev. 1 vom 10. Januar 1995)
BANz Nr. 7 vom 11. Januar 1995
12. Empfehlungen für die Ausrüstung von Massengutfrachtern mit 20 000 t d w Tragfähigkeit und darüber mit Systemen zur Überwachung der Schiffsfestigkeit für eine Verbesserung des sicheren Schiffsbetriebes (MSC/Circ. 646 vom 6. Juni 1994)
VkBl. 1995 S. 314
13. Richtlinien zur Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (DSC/Circ. 1 vom 18. Februar 1996)
BANz Nr. 89 vom 11. Mai 1996
- Änderung vom 13. Juni 1996 (MSC/Circ. 745)
BANz Nr. 163 vom 30. August 1996.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Handelsflotte unter der Bundesflagge ist einem intensiven internationalen Wettbewerb ausgesetzt und kann nur in Anpassung an die internationalen Rahmenbedingungen fortbestehen. Bundesregierung, Bundesrat und Küstenländer haben in ständiger Praxis bekräftigt, daß sie der Erhaltung des maritimen Standorts Deutschland und der Handelsflotte unter der Bundesflagge große Bedeutung beimessen. Das Bundesverfassungsgericht hat den Fortbestand dieser Handelsflotte rechtlich den wichtigen Gemeinschaftsgütern zugerechnet (Urteil vom 10. Januar 1995, BVerfGE Bd. 92, 26, 43). Entsprechend einer Initiative des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1997 hat die Bundesregierung am 16. Juli 1997 das Konzept zur Behandlung der Unternehmen der deutschen Seeschifffahrt und der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge „Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland“ beschlossen und den Deutschen Bundestag unterrichtet (Drucksache 13/8298). Mit dem Konzept soll der weiteren Ausflaggung deutscher Handelsschiffe entgegengewirkt und der maritime Standort Deutschland gesichert werden. Entsprechende Aktionsprogramme haben z.B. die Niederlande, Dänemark und Norwegen mit Erfolg für ihre Flaggen durchgeführt. Das Konzept trägt zugleich der Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte und des Reedereistandorts Deutschland vom 6. Juni 1997 (BR-Drucksache 334/97) Rechnung.

Der Beschluß der Bundesregierung sieht u.a. vor (Abschnitt III Nr. 3), daß im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr vorzubereitenden Gesetzentwurfs das deutsche Regelwerk der Sicherheitsvorschriften für bauliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb der Seeschiffe auf die international geltenden Schiffssicherheitsanforderungen ausgerichtet wird. Zugleich will die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf im Geiste der neueren internationalen Rechtsentwicklung die Verantwortung für das auf einen sicheren und umweltschutzgerechten Schiffsbetrieb bezogene Management stärken. Im Mittelpunkt der internationalen Anforderungen an das Schiffssicherheitsmanagement steht die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, daß die in bezug auf das Schiff geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen eingehalten werden. Hierfür sollen nach dem genannten Beschluß der Bundesregierung „alle für Schiffsbetreiber in Deutschland gültigen internationalen Vorschriften an einer Stelle zusammengefaßt und an dieser Stelle fortgeschrieben werden, damit Reeder und Behörden jederzeit einen Überblick über das gültige Regelwerk haben“.

Diesen Vorgaben folgend wird ein Gesetzentwurf vorgelegt, der ein Schiffssicherheitsgesetz (Artikel 1), Änderungen des Seeaufgabengesetzes (Artikel 2)

und des Binnenschifffahrtsgesetzes (Artikel 3), Deregulierung überholter Vorschriften (Artikel 4), Bekanntmachungserlaubnisse (Artikel 5) sowie das Inkrafttreten (Artikel 6) zum Gegenstand hat.

Der Entwurf für ein Schiffssicherheitsgesetz in Artikel 1 enthält normative Klarstellungen, die notwendig sind, um international verbindlich beschlossenen und in Deutschland in Kraft gesetzten schiffsbezogenen völkerrechtlichen Regelungen bei der Durchführung eine volle und einheitliche rechtliche Wirksamkeit zu sichern. Er geht hierfür von dem in der Anlage als Gesamtregelwerk ausgewiesenen Bestand verbindlich geltender internationaler Schiffssicherheitsregelungen aus. Weiterhin enthält der Entwurf Vorschriften zur einheitlichen Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft, die zum Ziele haben, daß genau bestimmte schiffsbezogene Sicherheitsanforderungen erfüllt werden. Über dieses gesamte Regelwerk hinaus bestehende nationale schiffsbezogene Zusatzanforderungen werden im Anwendungsbereich der internationalen Regelungen bis auf wenige begründete Ausnahmen (§ 6) grundsätzlich dereguliert. Jedoch sollen für kleinere Schiffe und Schiffe in der nationalen Fahrt, soweit sie von dem internationalen Regelwerk nicht betroffen werden, die nationalen Sondervorschriften unberührt bleiben.

Die Bundesregierung hat sich mit ihrem Beschluß vom 16. Juli 1997 für eine normative Zusammenfassung der in Deutschland gültigen internationalen Schiffssicherheitsvorschriften entschieden, um auf diesem durch extreme Technizität und Normenfülle geprägten Sachgebiet den Überblick über das gültige Regelwerk zu erleichtern, zu seiner einheitlichen Durchführung beizutragen und insbesondere für die eigenverantwortlichen unternehmerischen Entscheidungen über Belange der Schiffssicherheit die erforderlichen normativen Orientierungen bereitzustellen. Zum Hintergrund dieser Entscheidung gehören vor allem folgende Sachverhalte:

- Die wachsende Normenfülle erschwert den Betroffenen den Überblick über die ihnen obliegenden sicherheitsbezogenen Berufspflichten. Allein die Liste der neuen Beschlüsse im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die zum 1. Juli 1998 für die deutschen Schiffe verbindlich in Kraft treten werden, umfaßt neun zum Teil umfangreiche Regelwerke. Es ist auf allen staatlichen Ebenen notwendig, die Bürokratiekosten insbesondere auch der mittelständischen Unternehmen mit geeigneten Verfahren möglichst gering zu halten. Gerade auch der Verband Deutscher Reeder, der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. und andere Repräsentanten der maritimen Verbundwirtschaft haben das Vorhaben, die geltenden internationalen Vorschriften

zur Schiffssicherheit und zum maritimen Umweltschutz in einer für den Anwender überschaubaren verbindlichen Gesetzesregelung zusammenzufassen, nachdrücklich begrüßt und unterstützt.

- Die Vereinheitlichung der Durchführung der geltenden internationalen Anforderungen im Rahmen einer übergreifenden Regelung ist auch erforderlich, um den Rechtsanwender zutreffend auf die überragende normative Rolle hin zu orientieren, die den ab 1. Juli 1998 international anwendbar werdenden Anforderungen an die Organisation und Unterhaltung eines sicheren und umweltgerechten betrieblichen Schiffsmanagements auf den Schiffen und an Land zukommt. Auf der Grundlage der innerstaatlichen Inkraftsetzung der zugrundeliegenden völkerrechtlichen Regelungen kommt es jetzt darauf an, sämtliche Aspekte des Schiffsbetriebs auf eine international konzipierte neue Sicherheitskultur auszurichten. Hierfür hat sich weltweit die Überzeugung durchgesetzt, daß Sicherheit und Umweltschutz von Schiffen zur See auf die organisatorische Eigenverantwortung, Beteiligung und kreative Energie der maßgeblich im Schiffsbetrieb tätigen Personen gegründet sein müssen: der sogenannte ISM (International Safety Management)-Code der IMO nennt als bestimmende Größen „Engagement, Fachwissen, Einstellung zum Beruf und Motivation jedes einzelnen Mitarbeiters auf allen Ebenen“. Es geht insofern um eine sicherheits- und umweltschutzstrategische Ausrichtung der deutschen Seeschifffahrtsunternehmen auf einen modernen Weltstandard.
- Bei den von internationalen Gremien aufgestellten heutigen völkerrechtlichen Schiffssicherheitsregelungen kommt dem Gesetzgeber zugute, daß es sich weitestgehend um Vorschriften handelt, die bis in kleinste Details auf die Schiffspraxis hin ausformuliert sind. Sie werden daher in den meisten Staaten auf die Weltschifffahrt unmittelbar angewendet. Ihr Sicherheitsniveau ist in den vergangenen Jahren durch eine Fülle von Neuregelungen drastisch erhöht worden. Hinzu kommt, daß die Europäische Gemeinschaft durch eine Reihe von Vorschriften zusätzliche hohe Sicherheitsstandards geschaffen hat. Abweichende überkommene Sicherheitsanforderungen speziell des deutschen Rechts haben neben diesen Regelungen weitgehend ihre Funktion verloren. Von Reederseite ist geltend gemacht worden, daß die aus solchen nationalen Zusatzvorschriften insgesamt resultierenden Mehranforderungen im Vergleich zu dem in anderen EU-Staaten – etwa Dänemark – geltenden internationalen Standard teilweise angebliche Mehrkostenbelastungen für Schiffe unter der Bundesflagge zur Folge hatten, die sich auf fünf- bis sechstellige DM-Beträge je Schiff belaufen und entsprechende Wettbewerbsnachteile mit sich bringen könnten.
- Gesetzestechisch ist zu beachten, daß sich die wichtigsten internationalen Übereinkommen über Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz im Schiffsverkehrsbereich weithin passivischer Formulierungen bedienen („Treppen sind so zu gestalten,

daß ...“) oder die Verpflichtungen dem Schiff zuweisen („Jeder Öltanker hat ... zu erfüllen“); lediglich die Aufgaben der staatlichen Verwaltung sind in der Regel eindeutig an den Adressaten (Verwaltung, Flaggenstaat) gerichtet. Der Rechtsanwender ist darauf angewiesen, daß ihm der Normgeber zur Vermeidung von Auslegungszweifeln einheitliche Grundsätze darüber zur Verfügung stellt, welchen Personen die Durchführung verbindlicher international konkret niedergelegter Regelungen aufgegeben ist.

- Schließlich kommt hinzu, daß das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 (VN-Seerechtsübereinkommen – SRÜ) zum Beispiel bei der Beschreibung von Freiheitsrechten, die die Schifffahrt im Verhältnis zu anderen Ländern genießt, weithin unbestimmte Rechtsbegriffe verwendet (etwa: „... Zeugnisse, die das Schiff nach allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen mitführen muß“ – Artikel 226 Abs. 1 Buchstabe a SRÜ), ohne daß bisher der deutsche Rechtsanwender eine klare Orientierung für die Auslegung solcher Formulierungen besitzt.

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt die Ziele

- Stärkung der wirksamen Durchführung der Regelungen über die schiffsbezogene Sicherheit (auch bei der Verhütung der Meeresverschmutzung) im modernen hohen europäischen Standard und weltweiten Maßstab,
- Deregulierung überholter zusätzlicher nationaler Anforderungen nach dem Maßstab der strengen Notwendigkeitsprüfung im Sinne der Vorprüfung nach § 22a GGO II und
- verbesserte Orientierung der Rechtsanwender im Rahmen des Grundsatzes der Eigenverantwortung und der Transparenz eines zusammenfassenden Gesamtregelwerks

vor allem unter den folgenden neun Gesichtspunkten:

1. Zusätzlich zur innerstaatlichen Inkraftsetzung Schaffung von Ausführungsregelungen für die einheitliche und volle Wirksamkeit der völkerrechtlichen internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Rahmen der entsprechenden Verpflichtungen vor allem der Flaggenstaaten aus dem VN-Seerechtsübereinkommen (Artikel 1 §§ 1, 4, 7 ff.);
2. einheitliche und wirksame zusammenfassende Umsetzung der Schiffssicherheitsregelungen in Gemeinschaftsvorschriften (Artikel 1 §§ 5, 11 und Anlage Abschnitt D);
3. Ausweisung der zugrundeliegenden internationalen Regelungen als Gesamtregelwerk (Artikel 1 § 1 und Anlage);
4. Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Schifffahrttreibenden bei der wirksamen Durchführung dieses Regelwerks (Artikel 1 § 3);
5. im Einklang mit den internationalen Anforderungen Konkretisierung von Personengruppen, denen die Einhaltung der innerstaatlichen Vorschriften

des Regelwerks auf der Seite der Schifffahrttreibenden obliegt (Artikel 1 §§ 4 bis 9);

6. im Einklang mit den internationalen Regelungen ferner Konkretisierungen in bezug auf die einheitliche Überwachung der Einhaltung des Regelwerks und sonstige behördliche Aufgaben (Artikel 1 §§ 10 ff.; Artikel 2);
7. Deregulierung nicht mehr notwendiger nationaler Verordnungsvorschriften, ausgenommen für kleinere Fahrzeuge (Artikel 4);
8. wirksame Anwendung des Gesetzes auf Schiffe unter fremder Flagge im Rahmen einer völkerrechtlich zulässigen Durchsetzung (Artikel 1 § 2) sowie
9. insgesamt Schwerpunktverlagerung von einer vorschriftenorientierten auf eine mehr ergebnisorientierte Schiffssicherheit.

Die vorgesehene Aufhebung nationaler Verordnungsvorschriften führt nicht zu Abstrichen bei Schiffssicherheit oder Umweltschutz. Vielmehr werden diese Belange in mehrfacher Weise wesentlich gestärkt: Die anzuwendenden Rechtsvorschriften treten in ihrer Gesamtheit dem Anwender klarer vor Augen; die Betroffenen sehen deutlicher, für welche Sachbereiche sie verantwortlich sind; die „Sicherheitsressourcen“ eigenverantwortlichen Handelns im Schifffahrtsbereich werden in bisher so nicht gekannter Weise normativ aktiviert. In die Regelung einbezogen sind ausdrücklich die internationale Amtshilfe (Artikel 1 § 10 Abs. 3) und die Ahndung von Verstößen (Artikel 1 § 13, Artikel 3 Nr. 8). Im übrigen ist grundlegend wichtig, daß die internationalen Schiffssicherheitsregelungen insgesamt in den letzten Jahren bereits gerade auch durch zahlreiche Initiativen von deutscher Seite Schritt für Schritt auf ein strenges Sicherheitsniveau angehoben worden sind. Wo dieser Prozeß ausnahmsweise noch nicht abgeschlossen ist, bleiben vorübergehend nationale Zusatzanforderungen bestehen (vgl. Artikel 1 § 6 Abs. 2).

Mit der Gesetzesvorlage kann zwar nicht sichergestellt werden, daß Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft in jedem Fall vollständig national umgesetzt werden. So ist es beispielsweise im Hinblick auf die von dem Gesetzentwurf in Artikel 1 nicht erfaßten besonderen Belange des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs (§ 1 Abs. 3 Nr. 6) erforderlich, zu der Richtlinie der EG über Schiffsausrüstung (vgl. Abschnitt D Nr. 3 der Anlage zu Artikel 1) auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes gewisse zusätzliche Verordnungsvorschriften zu erlassen. Auch wenn es insofern auf jeden Einzelfall ankommt, kann jedoch davon ausgegangen werden, daß ein Teil der innerstaatlichen Umsetzung bei den typisierten Regelsachverhalten technischer Anforderungen in dem spezifischen Sektor der Schifffahrt generell in großem Maße vereinfacht und der erforderliche Zeitaufwand bei umfangreichen Schiffssicherheitsregelungen zum Teil erheblich verkürzt werden kann. Solche neuen Wege müssen beschritten werden, um die internationale Normenfülle noch mit den einem „schlanken Staat“ zur Verfügung stehenden Mitteln bewältigen zu können. Freilich wird darauf zu achten sein, daß

künftige Rechtsverordnungen, mit denen der Anlage zu Artikel 1 neue Gemeinschaftsvorschriften hinzugefügt werden (Artikel 1 § 15), erst dann in Kraft treten und angewendet werden, wenn die innerstaatliche Umsetzung dieser Vorschriften insgesamt sichergestellt ist.

Der vorliegende Gesetzentwurf reiht sich in die Folge von Gesetzen ein, mit denen der Bundesgesetzgeber Konsequenzen aus dem Inkrafttreten (1994) des VN-Seerechtsübereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland gezogen hat. Die Konzentration der internationalen Schiffssicherheitsregelungen in einem umfassenden Regelungsnetzwerk entspricht regelungstechnisch dem Leitgedanken des SRÜ, die Rechts-sachverhalte des Seerechts in einer Gesamtregelung zusammenzuführen. Hierbei kann die Möglichkeit genutzt werden, den Zusammenhang mit dem SRÜ zur Geltung zu bringen.

Im Hinblick auf die vorgesehene Auflösung des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation ist für die sicherheitstechnischen Zuständigkeiten im Bereich der Funk- und Funknavigations-Ausrüstung der Schiffe eine Nachfolgeregelung zu treffen. Die Artikel 2, 3 und 4 Abs. 2 sehen hierfür eine Überleitung von Verantwortlichkeiten auf den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr vor.

Zur Gewährleistung einheitlicher Anforderungen im gesamten Seebereich und zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit ist im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich (Artikel 72 Abs. 2 GG in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG). Die Regelung bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates. Soweit sie Vorschriften über das Verwaltungsverfahren enthält, ist die Zuständigkeit des Bundes nach Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG gegeben.

Das Gesetz dient unter anderem der beschleunigten Umsetzung bestimmter Vorschriften von Richtlinien des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der schiffsbezogenen Anforderungen (Artikel 1 Anlage Abschnitt D); es greift nicht in diese Richtlinien ein und ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

Durch das Gesetz und seinen Vollzug entstehen kein zusätzlicher Aufwand und keine sonstigen Ausgaben der öffentlichen Haushalte. Bei den Wirtschaftsunternehmen, insbesondere auch bei mittelständischen Unternehmen, entstehen keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Das ergibt sich aus den oben dargelegten Zielen des Gesetzentwurfs, insbesondere daraus, daß durch dieses Gesetz im Prinzip

- die an die Schifffahrt gestellten Sicherheitsanforderungen zusammengefaßt und auf den weltweit anerkannten bestehenden Standard beschränkt,
- keine neuen Anforderungen eingeführt und
- nationale Zusatzanforderungen im Wege der Deregulierung abgebaut

werden. Dies dürfte im Ganzen für die Unternehmen kostendämpfend wirken und zum Abbau von Kostenmehrbelastungen führen, die sich allerdings im

einzelnen nicht quantifizieren lassen und im Hinblick auf das Preisniveau des internationalen Schifffahrtsmarktes nicht preislich auswirken werden.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Schiffssicherheitsgesetz)

Zu § 1 (Zielsetzung und Geltungsbereich)

Zu Absatz 1

Die Regelung entspricht § 1 des Arbeitsschutzgesetzes vom 7. August 1996 (BGBl. I S. 1246), das im Grundsatz analoge Belange verfolgt. Das Schiffssicherheitsgesetz zielt auf die Anpassung der schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen in der Seefahrt an den internationalen Standard und dessen wirksame Einhaltung. Es soll in der gesamten Seefahrtstätigkeit gelten. Der in § 1 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3141) genannte Begriff der Seefahrt wird durch die Bestimmung der binnenwärtigen Grenzen der Seefahrt in § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389) konkretisiert; für Schiffe in der Seefahrt seewärts dieser Grenze umfaßt der Begriff auch das Aufsuchen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze binnenwärts der Grenze. Für kleinere Schiffe sind bisher nur wenige internationale Schiffssicherheitsregelungen, deren wirksame Anwendung der Gesetzentwurf zum Gegenstand hat, aufgestellt worden. Auch die Fahrzeuge in der ausschließlich nationalen Fahrt werden bislang von vielen internationalen Regelungen ausgenommen. In diesen Fällen sind außerhalb des Anwendungsbereichs des Schiffssicherheitsgesetzes wie bisher maßgeblich die Vorschriften der dann geltenden Schiffssicherheitsverordnung heranzuziehen.

Die Gewährleistung der Sicherheit beim Einsatz von Schiffen auf See zählt zu den grundlegenden Verpflichtungen der internationalen Staatenwelt. Diese Sicherheit kann heute nicht mehr nach nationalen Maßstäben vorgehalten werden. Im Zeitalter globaler technologischer und wirtschaftlicher Verflechtungen ist der internationale Seeverkehr wie kaum ein anderer Sektor auf einen internationalen Standard ausgerichtet, dessen Einhaltung weltweit zu den Grundlagen des freien Seeverkehrs zählt. Absatz 1 läßt erkennen, daß beim nunmehr erreichten internationalen und gerade auch gemeinschaftsrechtlichen Sicherheitsstandard der deutsche Normenbestand auf den internationalen Maßstab ausgerichtet werden soll. Der hierfür eingeführte Schlüsselbegriff der „internationalen Schiffssicherheitsregelungen“ wird in Absatz 2 definiert.

Wie das VN-Seerechtsübereinkommen – insbesondere in Artikel 194 Abs. 3 – vorsieht, umfaßt die Gewährleistung von Sicherheit auf See auch den Aspekt der Verhütung der Meeresverschmutzung. Daneben muß bei der Sicherheit an den Aspekt des damit unmittelbar in Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes gedacht werden: das Arbeitsschutzgesetz gilt nach seinem § 1 Abs. 2 nicht für den Arbeitsschutz von Beschäftigten auf Seeschiffen, soweit dafür ent-

sprechende Rechtsvorschriften bestehen. Damit ist in der deutschen Rechtsordnung vorgezeichnet, daß die internationalen Schiffssicherheitsregelungen für die an Bord tätigen Seeleute auch die Funktion der nationalen technischen Arbeitsschutzanforderungen übernehmen.

Die wesentlichen internationalen Übereinkommen über schiffsbezogene Sicherheitsregelungen sehen als Hauptverpflichtung der Vertragsparteien vor, den Einzelvorschriften Wirksamkeit zu verleihen („to give effect to“); Artikel 1 Abs. 2 des SOLAS-Übereinkommens spricht von „voller und vollständiger Wirksamkeit“. An diese Verpflichtung schließt das vorgeschlagene Gesetz maßgeblich an. Die rechtlichen Wirkungen können allerdings nur im Rahmen der deutschen Hoheitsgewalt herbeigeführt werden; das Nähere hierzu regelt insbesondere § 2.

Zu Absatz 2

Die verbindlichen internationalen Schiffssicherheitsregelungen, um deren wirksame Durchführung es bei dem Gesetz geht, werden im Interesse der Rechtsklarheit und -sicherheit in der Anlage mit Fundstellenangabe einzeln aufgeführt. Es handelt sich zum einen um völkerrechtliche Regelungen, die innerstaatlich in Kraft gesetzt worden sind: die „klassischen“ weltweit anerkannten Regeln und Normen in Abschnitt A der Anlage, die mit bestimmten ausländischen Vertragsparteien vereinbarten sonstigen Übereinkommen in Abschnitt B und die Regelungen, die zumindest berücksichtigt werden müssen, in Abschnitt C sowie zum anderen in Abschnitt D um rechtsverbindliche Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft, die einer innerstaatlichen Umsetzung bedürfen. Der unterschiedliche Charakter der Regelungen der Anlagen wirkt sich auf den Norminhalt der Vorschriften des Entwurfs aus; hinsichtlich der in Kraft gesetzten Völkerrechtsregelungen handelt es sich um Ausführungsgesetzgebung mit prinzipiell auslegender Wirkung, hinsichtlich der Gemeinschaftsvorschriften jedoch um eine für die einzelnen Betroffenen rechtskonstitutive Umsetzung.

Zu Absatz 3

Aus dem materiellen Geltungsbereich des Gesetzes werden in Absatz 3, vorbehaltlich der von § 6 Abs. 3 erfaßten Berichtspflichten, diejenigen rechtlichen Sachbereiche ausgenommen, bei denen die Durchführung im Hinblick auf spezifische örtliche, personelle, politische, situations-, handels- oder warenbedingte Gegebenheiten in der Regel einer eigenständigen Ausfüllung oder ergänzenden administrativen Gestaltung durch die zuständigen nationalen Stellen bedarf. Hierzu zählen die Vorschriften über das nautische Verhalten der Schiffsführung in den verschiedenen Fahrtgebieten und Gefahrensituationen, die Anforderungen hinsichtlich bestimmter Fahrtrouten – einschließlich z. B. der Meldepflichten in bezug auf den Hafenanlauf und der Verpflichtungen, auf See anderen Hilfe zu leisten –, die vielfältigen Anforderungen hinsichtlich der Ausbildung und persönlichen Qualifikation für den Berufszugang der in den verschiedenen Funktionen an Bord tätigen Personen wie überhaupt die Durchführung des Seemanns-

gesetzes, ferner bestimmte Besonderheiten der Gefahrguttransporte. Für diesen Sachbereich bedient sich der Entwurf der Abgrenzung, wie sie sich seit langem im Seeaufgabengesetz (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5) bewährt hat, und verweist zudem auf das Atomgesetz (vgl. § 20 Abs. 1 Nr. 4 SeeaufgG). Ausgenommen werden ferner die als autonomes Recht aufgrund des Sozialgesetzbuches erlassenen Unfallverhütungsvorschriften sowie im Hinblick auf die EG-Zuständigkeiten die Anforderungen des Fischereirechts im Sinne der Fischereipolitik und die des Warenverkehrs. Von der Ausnahme mitefaßt sind auch spezifische Sicherheitsanforderungen etwa für Sportboote oder Dampfkesselanlagen auf Schiffen (vgl. § 9 Abs. 5 Satz 2 SeeaufgG) nach dem Gerätesicherheitsgesetz oder nach dem Produktsicherheitsgesetz.

Zu § 2 (Anwendung auf Schiffe)

Zu den Absätzen 1 und 2

Nach Artikel 94 Abs. 3 des Seerechtsübereinkommens ist jeder Staat verpflichtet, für die seine Flagge führenden Schiffe die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlich sind; genannt werden hierzu u. a. der Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe, ihre Besatzung sowie die Arbeitsbedingungen. § 2 Abs. 1 des Entwurfs sieht in diesem Sinne die Anwendung des Schiffssicherheitsgesetzes auf Schiffe vor, die aufgrund der §§ 1 und 2 des Flaggenrechtsgesetzes die Bundesflagge führen oder, soweit sie Binnenschiffe sind, in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. Nach Absatz 2 steht diesen Schiffen im Interesse einer einheitlichen Rechtsordnung bei der Anwendung des Gesetzes jedes Schiff unter ausländischer Flagge und jedes ausländische Binnenschiff gleich, wenn jemand damit, wie in § 1 des Küstenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809) beschrieben, „Fahrgäste oder Güter in einem Ort im Geltungsbereich dieses Gesetzes an Bord nimmt und sie unter Benutzung des Seeweges gegen Entgelt an einen Bestimmungsort in diesem Bereich befördert“, also Küstenschiffahrt betreibt.

Zu Absatz 3

Die Regelungs- und Eingriffskompetenzen der Küsten- und Hafenstaaten gegenüber fremden Schiffen sind nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen des Seevölkerrechts und speziell nach dem VN-Seerechtsübereinkommen, aber auch nach Sonderregelungen wie Regel I/19 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen oder Artikel 4 des MARPOL-Übereinkommens, bestimmten Einschränkungen unterworfen. Der Gesetzentwurf macht daher die Anwendung des deutschen Gesetzes auf andere als die in Absatz 1 und 2 genannten Schiffe von gewissen Maßgaben abhängig. Grundsätzlich ist es Sache des jeweiligen Flaggenstaats, dem Schiff die Einhaltung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen vorzuschreiben. Soweit jedoch dem Küstenstaat nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts und dem SRÜ Überprüfungsbefugnisse (hierzu unten zu § 14) und Durchsetzungsrechte zustehen, bedarf es zu deren Aus-

übung in Übereinstimmung mit dem SRÜ der normativen Feststellung, daß die einzuhaltenden Vorschriften nach deutschem Recht auf die fremden Schiffe anwendbar sind; dabei müssen zugleich die vom SRÜ vorgeschriebenen Schranken gewahrt werden.

Absatz 3 trägt mit Nummer 1 Buchstabe a dem Artikel 226 Abs. 1 SRÜ Rechnung, wonach die Überprüfung an Bord eines fremden Schiffes im Prinzip auf die Prüfung derjenigen Dokumente zu beschränken ist, die das Schiff nach allgemein anerkannten internationalen Regeln und Normen mitführen muß. Nummer 1 Buchstabe b stellt die Einhaltung von Artikel 21 Abs. 2 SRÜ sicher; danach dürfen sich die Gesetze des Küstenstaats nicht auf den Entwurf, den Bau, die Besatzung oder die Ausrüstung fremder Schiffe bei deren friedlicher Durchfahrt durch das Küstenmeer erstrecken, sofern sie nicht allgemein anerkannten internationalen Regeln oder Normen Wirksamkeit verleihen. Zu den in Artikel 21 geregelten Schiffen sind nach Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe b SRÜ auch solche zu rechnen, die auf dem Weg zu deutschen inneren Gewässern (z. B. Nord-Ostsee-Kanal) oder einem deutschen Hafen sind.

Nummer 2 beruht auf den Regelungen des VN-Seerechtsübereinkommens über die Schifffahrt in fremden ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ). Deutschland hat mit Wirkung vom 1. Januar 1995 eine AWZ errichtet. Nach Artikel 211 Abs. 5 SRÜ können die Küstenstaaten zum Zwecke der Durchsetzung für ihre AWZ Gesetze zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe erlassen, die den allgemein anerkannten internationalen, im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz aufgestellten Regeln und Normen entsprechen und diesen Wirksamkeit verleihen. Zu den Maßnahmen, die den Staaten nach Artikel 194 SRÜ zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung aufgegeben sind, gehören gemäß dessen Absatz 3 auch solche, die zum Ziele haben, Unfälle zu verhüten, Notfällen zu begegnen, die Sicherheit beim Einsatz auf See zu gewährleisten sowie absichtliches oder unabsichtliches Einleiten zu verhüten und den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung, den Betrieb und die Besatzung von Schiffen zu regeln. Der Gesetzentwurf nennt in Nummer 2 die in den Abschnitten A und C der Anlage enthaltenen allgemein anerkannten internationalen Schiffssicherheitsregelungen in bezug auf die völkerrechtlich zulässige Durchsetzung in der deutschen AWZ als anwendbar.

Die Nummern 3 und 4 betreffen Fälle, in denen der ausländische Flaggenstaat oder für das Schiff verantwortlich Handelnde besondere Verpflichtungen zur Einhaltung spezifischer Schiffssicherheitsanforderungen begründet haben. Das Gesetz läßt diese Rechtsgrundlagen hinsichtlich bestimmter völkerrechtlicher Vereinbarungen (Abschnitt B der Anlage) und der Gemeinschaftsvorschriften (Abschnitt D der Anlage) unberührt. Nummer 5 nimmt auf die gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen Bezug, denen Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittlandes in den inneren Gewässern sowie im Rahmen des Artikels 19 Abs. 2 Buchstabe j SRÜ im Küsten-

meerbereich unterworfen werden können. Nach Nummer 6 sind die Standards, die für den deutschen Bereich als allgemein anerkannte Regeln der Technik bekanntgemacht worden sind (Abschnitt E der Anlage), nicht als solche auf ausländische Schiffe anwendbar, es sei denn, die Anwendung ist für das Schiff im Sinne der Nummer 4 verbindlich (vgl. auch unten zu § 6 Abs. 4).

Zu Absatz 4

Die Schiffe in besonderer Funktion, die schon bisher aus den Schiffssicherheitsregelungen prinzipiell ausgeklammert worden sind, wie die Schiffe der Bundeswehr (vgl. § 9 Abs. 5 Seeaufgabengesetz), der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 Schiffssicherheitsverordnung) und ausländischer Dienstträger (vgl. Artikel 32, 236 SRÜ) werden von dem Gesetz nicht erfaßt.

Zu § 3 (Grundsatz)

Nach Artikel 194 Abs. 3 Buchstabe b SRÜ haben die Staaten Maßnahmen zu ergreifen, um die „Sicherheit beim Einsatz auf See zu gewährleisten“; nach Artikel 94 Abs. 3 SRÜ sind die Flaggenstaaten verpflichtet, für ihre Schiffe die Maßnahmen zu ergreifen, die „zur Gewährleistung der Sicherheit auf See“ erforderlich sind. § 3 des Gesetzentwurfs entspricht dem durch die grundsätzliche Vorschrift, daß der Einsatz eines Schiffes zur Seefahrt – sei es durch den Eigentümer, den Betreiber oder den Schiffsführer – mit der Verpflichtung verbunden ist, durch geeignete organisatorische Vorkehrungen für den sicheren Betrieb Sorge zu tragen. Diese Verpflichtung entspricht den auch für andere Verkehrsmittel geltenden Maßstäben; so sind z. B. nach § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Damit werden die genannten Verkehrsunternehmen zugleich darauf orientiert, Sicherheitsanforderungen nicht hinter andere Unternehmensinteressen zurückzustellen. Dies schließt, wie der Bundesgerichtshof festgestellt hat, auch die Organisation notwendiger Vorkehrungen zum Schutze Dritter vor Gefahren aus dem Betrieb ein (Urteil vom 10. April 1969, VersR 1969 S. 562). Dasselbe soll nach dem Entwurf für den Schutz der Meeresumwelt gelten. Der Entwurf hebt hervor, daß die Betriebssicherheit insbesondere auch zum Inhalt hat, daß die Beauftragten in dem Schiffsverkehrsunternehmen und auf dem Schiff wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden. Hierbei handelt es sich um einen schon früher formulierten Leitgedanken: Bereits 1979 forderte die IMO die Regierungen auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, die Erfüllung der Sicherheits- und Umweltschutzaufgaben des Kapitäns dadurch sicherzustellen, daß dem Schiffseigentümer, dem Charterer oder anderen Personen verwehrt wird, durch Weisungen einen abträglichen Einfluß auf die berufliche Eigenverantwortung des Kapitäns auf See auszuüben (Resolution A.443 [XI]). Der ISM-Code

spricht von der „erforderlichen Unterstützung“ durch das Unternehmen (Abschnitt 6.1.3). Für die sichere Schiffsführung ist die Entscheidungsfreiheit des Schiffsführers durch § 9 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993 (BGBl. I S. 1417), der durch Artikel 4 der Verordnung vom 24. Juni 1997 (BGBl. I S. 1537) eingefügt worden ist, abgesichert.

Zu § 4 (Einheitliche Durchführung völkerrechtlicher Regelungen)

Den in den Abschnitten A bis C der Anlage bezeichneten völkerrechtlichen Normen ist bereits durch Vertragsgesetz bzw. vertragsbezogene Verordnung der innerstaatliche Anwendungsbefehl erteilt. §§ 4 und 7 ff. enthalten eine erklärende Ausführungsgesetzgebung zu den entsprechenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Fall, daß in ihnen hinsichtlich der Verantwortlichkeit von Personen, Organisationen oder Unternehmen in Bezug auf bestimmte Pflichten nichts Konkretes vorgesehen ist. Die deklaratorische Anknüpfung an die umgesetzten völkerrechtlich geltenden Schiffssicherheitsregelungen dient insofern der zusammenfassenden Darstellung der gesamten Rechtsmaterie und schafft dadurch größere Rechtsklarheit für die Normunterworfenen. Die völkerrechtskonforme normative Orientierung des Anwenders besteht darin, daß er auf die in den §§ 7 bis 9 enthaltenen Grundsätze über die Verantwortlichkeit verwiesen wird.

Zu § 5 (Umsetzung von Verpflichtungen in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften)

Die in Abschnitt D der Anlage genannten Richtlinienvorschriften der Europäischen Gemeinschaft sind nach Artikel 189 Abs. 3 des EG-Vertrages für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet sind, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlassen jedoch den innerstaatlichen Stellen grundsätzlich die Wahl der Form und der Mittel. Sie betreffen hier den inhaltlich eng eingegrenzten Sachbereich der schiffsbezogenen Sicherheit, lassen den Mitgliedstaaten aufgrund der bis ins einzelne ausformulierten Regelungen im Ergebnis keinen Entscheidungsspielraum und können daher durch § 5 in typisierter Weise zusammenfassend ins innerstaatliche Recht umgesetzt werden. In Absatz 1 sieht der Entwurf hierfür vor, daß Richtlinienvorschriften, die auf bestimmte Pflichten für genannte Personen, Organisationen oder Unternehmen hinsichtlich der Schiffsicherheit abzielen, auch als an diese Genannten gerichtet anzusehen und von ihnen als Verantwortliche zu erfüllen sind. Soweit die Richtlinien diese Personen, Organisationen oder Unternehmen nicht selbst als Verantwortliche benennen, wird in Absatz 2 zur Bestimmung der Pflichten und Verantwortlichkeit auf die Grundsätze der §§ 7 bis 9 entsprechend Bezug genommen. Soweit bei den in Abschnitt D der Anlage aufgeführten Rechtsakten nicht sämtliche Artikel erfaßt sind, wird auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil dieser Begründung verwiesen. Die rechtzeitige Umsetzung der nicht genannten Artikel wird außerhalb des Gesetzes sichergestellt.

Zu § 6 (Ergänzende Pflichten)

Zu Absatz 1

Die Ausrichtung der Rechtsvorschriften auf den internationalen Sicherheitsstandard ist durch einige wenige zusätzliche Pflichtentatbestände zu ergänzen. Absatz 1 verpflichtet den Eigentümer eines Seeschiffes, vor der Eintragung in eines der bei den deutschen Amtsgerichten geführten Schiffsregister eine amtliche Vermessung nach den internationalen Vorschriften vornehmen zu lassen und der zuständigen Behörde – nach § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 SeeaufgG dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – alle nachträglichen Änderungen des die Schiffsvermessung berührenden Bauzustandes anzuzeigen. Nach § 11 Nr. 5, § 13 Abs. 1 der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133) sind bei der Anmeldung eines Seeschiffs zur Registereintragung die Ergebnisse der amtlichen Vermessung anzugeben; ist das Schiff im Inland noch nicht amtlich vermessen, so genügt insofern die Angabe der Ergebnisse einer im Ausland vorgenommenen Vermessung. Die im amtlichen Meßbrief eingetragenen Vermessungsergebnisse sind in vielen Fällen maßgebliches Kriterium für die Anwendbarkeit von Schiffssicherheitsregelungen. Die Gemeinschafts-Richtlinie 95/21/EG über Hafenstaatkontrolle rechnet den Nachweis über die den internationalen Regelungen entsprechende Schiffsvermessung zu den aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes gebotenen Erfordernissen. Da das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 nach seinem Artikel 3 allgemein für Schiffe gilt, die in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, selbst aber keine Vermessungspflicht normiert, werden hier die Binnenschiffe in der seewärtigen Auslandsfahrt ausdrücklich einbezogen.

Zu Absatz 2

Die in diesem Absatz enthaltene Regelung trägt dem schon bisher für Schiffe unter der Bundesflagge in der Schiffssicherheitsverordnung verankerten Sicherheitsgrundsatz Rechnung, daß alle an Bord installierten nautischen Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte baumustergeprüft und zugelassen sein müssen. International ist dieser Standard nach dem Code für Hochgeschwindigkeitsschiffe (SOLAS Anlage Kapitel X) obligatorisch und für andere SOLAS-Schiffe nur hinsichtlich solcher nautischen Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte vorgeschrieben, die ausrüstungspflichtig sind. Gleichwohl müssen aber auch die an Bord mitgeführten, aber nicht ausrüstungspflichtigen Gegenstände der Schiffsausrüstung die internationalen Leistungsstandards erfüllen. Bei den von den Nummern in Absatz 2 betroffenen nautischen Anlagen und Systemen handelt es sich um Selbststeueranlagen, Satelliten- und Differential-Satelliten-Navigationsanlagen, integrierte Navigationssysteme, Bahnführungssysteme sowie elektronische Seekartensysteme, die eine überragende Bedeutung für die sichere Schiffsführung haben. Im Hinblick darauf, daß die Ausrüstungspflicht in bezug auf diese Anlagen durch eine von der IMO im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens vorgesehene internationale Regelung mit der Folge eingeführt

werden wird, daß die Anlagen prüfungs- und zulassungspflichtig werden, kann die Sonderregelung des Absatzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 befristet werden. Mehrkosten gegenüber dem bisherigen Sachstand entstehen der deutschen Handelsflotte durch die Vorschrift nicht.

Zu Absatz 3

Nach dieser Vorschrift hat der Schiffsführer unverzüglich über alle Vorkommnisse an Bord durch Eintragungen zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des maritimen Umweltschutzes und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. In der Regel sind solche Eintragungen hinsichtlich der Form dann als geeignet anzusehen, wenn sie deutlich lesbar im Schiffstagebuch erfolgen. Die in § 1 Abs. 3 genannten Sachbereiche können hier nicht ausgenommen werden. Im Hinblick auf die allgemeine Nachweis- und Beweisfunktion der Eintragungen sind die entsprechenden Unterlagen bei Schiffsunfällen erforderlichenfalls, soweit möglich, vom Schiffsführer sicherzustellen.

Zu Absatz 4

Zu den ergänzenden Pflichten gehört auch die Anwendung der das SOLAS-, das MARPOL- und das Freibord-Übereinkommen konkretisierenden Standards, die in Deutschland als allgemein anerkannte Regeln der Technik durch § 6 der Schiffssicherheitsverordnung verbindlich gemacht sind, und denen Beschlüsse der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation zugrunde liegen. Sie sind nach § 2 Abs. 3 Nr. 6 auf ausländische Schiffe nur anwendbar, wenn die Flaggenstaaten oder die für das Schiff Verantwortlichen eine entsprechende besondere Verpflichtung begründet haben. Die deklaratorische Aufnahme der genannten IMO-Beschlüsse in die Anlage (Abschnitt E) und Absatz 4 dient der Orientierung des Anwenders über den internationalen Standard, auch wenn die Einhaltung der Beschlüsse nicht unmittelbar durch internationale Vereinbarungen zwingend aufgegeben ist.

Zu § 7 (Sicherheitsorganisation, bauliche Beschaffenheit und Ausrüstung der Schiffe)

Die Vorschrift enthält den Grundsatz, daß für die Erfüllung bestimmter Anforderungen im Sinne des § 4 der Eigentümer verantwortlich ist, was den Prinzipien der völkerrechtlichen Schiffssicherheitsregelungen entspricht. Es handelt sich um (Nummer 1) die Sicherheitsorganisation an Bord und an Land und insbesondere das Schiffssicherheitsmanagement (vgl. Kapitel IX der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen), um (Nummer 2) die bauliche Beschaffenheit im Sinne der Bauart und Bauausführung der Schiffe, ihres baulichen Zustands, ihrer Bauteile, der Freibordmarke und der Vorhaltung der erforderlichen Zeugnisse oder sonstigen Dokumente sowie (Nummer 3) die Ausrüstung und Systeme der Schiffe einschließlich der Funkausrüstung, der Vorhaltung der erforderlichen Zeugnisse und sonstigen Nachweise hierüber und der an Bord notwendigen amtlichen Veröffentlichungen. Für Ausrüstungen mit Bau-

musterzulassung sieht der neue § 9 d SeeaufgG (Artikel 2 Nr. 6 Buchstabe a) eine besondere Transparenz der Leistungsanforderungen vor.

Zu § 8 (Verhalten beim Schiffsbetrieb)

Zu Absatz 1

Diese Vorschrift enthält den Grundsatz, daß für die Erfüllung bestimmter Anforderungen im Sinne des § 4 der Schiffsführer verantwortlich ist. Die Regelung folgt den vom Flaggenstaat nach Artikel 94 Abs. 5 SRÜ einzuhaltenden allgemein anerkannten internationalen Verfahren und Gebräuchen und entspricht der Sachnähe der beteiligten Personen für die Einhaltung der Vorschriften. So erfordern die im ISM-Code betonten Weisungsbefugnisse des Kapitäns an Bord seine alleinige Verantwortung für die Erfüllung der Verpflichtungen hinsichtlich des Wachdienstes, des Mitführens, Stauens und Sicherens von Ladung oder Ballast, der Tankwaschung, des Einleitens von Schadstoffen und der Müllbeseitigung, der Durchführung von Übungen sowie der Notfallbekämpfung. Ebenso sind erforderliche Unterweisungen und Meldungen über Vorgänge beim Bordbetrieb – etwa die Beobachtung von Meeresverschmutzungen oder Unfällen – sowie die Sorge für das Mitführen und das rechtzeitige Vorlegen geforderter Zeugnisse und Bescheinigungen und die Vornahme erforderlicher Aufzeichnungen und Eintragungen Sache des Schiffsführers. Nicht von der Vorschrift erfaßt werden die in § 1 Abs. 3 ausgenommenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich des Verhaltens der Schiffsführung in bezug auf den Verkehr und die Fahrtroute (Nummer 1).

Zu Absatz 2

In dieser Vorschrift kommt der herkömmliche Grundsatz zur Geltung, der auch dem ISM-Code zugrunde liegt, daß die Verantwortung für den sicheren Schiffsbetrieb insgesamt nicht ausschließlich beim Schiffsführer, sondern zugleich auf der Seite des Schiffseigentümers liegt. So ist der Schiffsführer etwa bei der sicheren Bemannung im Sinne von Kapitel V/13 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen (vgl. auch Regel I/5 Abs. 3 der Anlage zum STCW-Übereinkommen), der Einweisung des Personals und der Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen für die Verständigung an Bord, ferner bei der Einhaltung des Freibords, der Planung und Vorsorge für eventuelle Notfälle, der Disposition über das Schiff bei der Notwendigkeit von Reparaturen und Besichtigungen wie auch bei diesbezüglichen Anzeigepflichten auf die verantwortliche Mitwirkung auf der Seite des Schiffseigentümers angewiesen, sei es, daß dieser entsprechende Handlungsanweisungen erteilt oder zumindest, daß er Weisungen aus eigenen – z.B. kommerziellen – Erwägungen unterlassen muß, die der Einhaltung der internationalen Regelungen zuwiderlaufen.

Zu § 9 (Verantwortliche Personen)

Zu Absatz 1

Mit der Nennung des Schiffseigentümers und des Schiffsführers als für die Einhaltung von Schiffs-

sicherheitsregelungen und sich daraus ergebenden Pflichten Verantwortlicher ist dem Bestimmtheits-erfordernis noch nicht vollständig Genüge getan. § 9 legt in Anlehnung an den ISM-Code zusätzliche Differenzierungen fest. Nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a genügt Miteigentum. Bei Partenreedereien ist nicht stets jeder Mitreeder, sondern im Falle der Bestellung eines Korrespondentreeders (§ 492 HGB) nur dieser verantwortlich. Nummer 1 Buchstabe b und c folgen der Regelung in § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 des Arbeitsschutzgesetzes; danach werden als verantwortliche Personen der gesetzliche Vertreter, das vertretungsberechtigte Organ einer juristischen Person und der vertretungsberechtigte Gesellschafter einer Personenhandels-gesellschaft angesehen. Verantwortlich ist nach Buchstabe d ferner der Ausrüster, Charterer oder jede sonstige Person, soweit sie gegenüber dem Schiffseigentümer die Betriebsführung übernommen hat. Dies entspricht Regel IX/1 Abs. 2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens (vgl. auch Regel I/1 Abs. 1 Nr. 23 und Regel I/14 der Anlage zum STCW-Übereinkommen). Die Regelungen nach den Buchstaben b und c für die gesetzliche Vertretung gelten hier entsprechend. Nummer 2 sieht bei Aufgabenübertragungen durch den Schiffsführer eine Verantwortlichkeit auch der Beauftragten vor, wie sie im nautischen Bereich nach § 4 der Seeschiffs-fahrtsstraßenordnung besteht. Schließlich bezeichnet Nummer 3 als verantwortlich alle Personen, die es auf sonstige Weise gegenüber einem Verantwortlichen übernommen haben, für die Einhaltung von Anforderungen nach dem Schiffssicherheitsgesetz zu sorgen; hierbei kommt es auf den Umfang der jeweiligen Aufgaben und Befugnisse an.

Zu Absatz 2

Die Aufgaben der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs an Bord und an Land sowie die Verpflichtungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb und bei der Überwachung können vom Schiffseigentümer selbst insgesamt nicht mehr zureichend erfüllt werden, soweit er die Führung des Schiffsbetriebes auf andere Personen übertragen hat. Absatz 2 sieht daher vor, daß Personen, die die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes, sei es auch mit anderen Personen zusammen, übernommen haben, insofern hinsichtlich der Verantwortlichkeit an die Stelle des Schiffseigentümers treten; dieser wird insoweit für die Dauer der tatsächlichen Betriebsführung durch die anderen frei. Die grundsätzlichen Pflichten des Schiffseigentümers in bezug auf Auswahl, Anleitung, Unterweisung, Beobachtung und geeignete Unterstützung nach § 3 bleiben hiervon unberührt.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird klargestellt, daß § 9 keine abschließende Regelung enthält, sondern daß weiterhin sonstige bestehende Rechtsvorschriften über die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Einhaltung der Schiffssicherheitsregelungen zum Zuge kommen. Dazu zählt beispielsweise Artikel 1 b des MARPOL-Gesetzes in der Fassung des Artikels 4 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832, 1833) über die beson-

dere Verantwortlichkeit des Schiffsführers für die Verhütung von Meeresverschmutzung.

Zu § 10 (Überwachung)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift begründet eine über bloßes Dulden hinausgehende Mitwirkungspflicht des Schiffseigentümers und des Schiffsführers bei Maßnahmen, die die zuständige Behörde im Rahmen der amtlichen Überwachung der Einhaltung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der darauf beruhenden Pflichten durchführt. Danach haben diese Personen im Rahmen des Zumutbaren auf eigene Kosten Hindernisse zu beseitigen, die der Überwachungstätigkeit entgegenstehen – beispielsweise wenn das Schiff in einem besonderen Bereich eines Hafens zu Untersuchungen bereitgestellt werden soll. Die Vorschrift entspricht der bisherigen Rechtslage.

Zu Absatz 2

Der Gesetzentwurf hat die schiffsbezogenen internationalen Regelungen zum Gegenstand, regelt jedoch im Prinzip nicht eigenständig die Überwachung und Durchsetzung der Anforderungen. Insofern wird vielmehr insbesondere auch auf die geltenden Bestimmungen des Seeaufgabengesetzes und des MARPOL-Gesetzes (vgl. Abschnitt A Nr. 2 der Anlage) verwiesen. Die Verweisung bezieht sich ferner auf Rechtsvorschriften in Ausführung dieser Gesetze wie etwa die MARPOL-Ordnungswidrigkeitenverordnung oder auf Vereinbarungen, einschließlich solcher im Sinne der Amts- und Rechtshilfe, wie die in §§ 16ff. SeeaufgG genannten Vereinbarungen mit ausländischen Staaten und die in § 3 Abs. 2, § 20 Abs. 1 Nr. 5 SeeaufgG genannten Vereinbarungen mit den Küstenländern.

Zu Absatz 3

Mit Absatz 3 trägt der Entwurf der Tatsache Rechnung, daß eine wirksame Überwachung der im internationalen Seeverkehr geltenden Sicherheitsregelungen nicht mehr von nationalen Stellen allein geleistet werden kann. Den Behörden der Bundesverwaltung, die nach dem Seeaufgabengesetz über die entsprechenden Zuständigkeiten verfügen, ist daher zur Durchsetzung dieser Regelungen die internationale Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden anderer Staaten und mit internationalen Organisationen aufgegeben.

Zu Absatz 4

Der Begriff „Regierung“ oder „Verwaltung“ bezeichnet in den internationalen Schiffssicherheitsregelungen, wenn nichts anderes gesagt wird, die Regierung oder die Verwaltung des jeweiligen Flaggenstaats.

Zu Absatz 5

Die Regelung entspricht dem im ISM-Code mehrfach bekräftigten Grundsatz, daß behördliche Überwachungsmaßnahmen, die auf die Erfüllung bestimmter

Anforderungen und Pflichten abzielen, nicht zur Folge haben, daß Personen, die für diese Erfüllung verantwortlich sind, dadurch von ihrer Verantwortlichkeit entlastet werden.

Zu § 11 (Behördliche Aufgaben aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften)

Diese Vorschrift ergänzt die Umsetzung von Vorschriften des Gemeinschaftsrechts nach § 5. Hier geht es um die mitgliedstaatlichen verwaltungsbehördlichen Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse und -aufgaben, die in den in Abschnitt D der Anlage genannten Gemeinschaftsrichtlinien jeweils vorbehalten oder zugewiesen sind und hier für die im Sinne des § 10 Abs. 2 zuständigen Behörden des Bundes auch innerstaatlich begründet werden. Diese konstitutive Wirkung umfaßt die in den EG-Richtlinien ausgesprochenen Einschränkungen der Befugnisse. Satz 2 stellt sicher, daß den Überwachungsbehörden zur Verhütung und Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen die verwaltungsbehördlichen Anordnungsbefugnisse und Ausnahmemöglichkeiten zu Gebote stehen, die im Rahmen der EG-Richtlinien zu deren wirksamer Durchführung erforderlich sind. Speziell für die in diesen Richtlinien genannten Zeugnisse und Bescheinigungen zum Nachweis der Einhaltung typischer schiffsbezogener Sicherheitsanforderungen und Pflichten stellt Absatz 2 sicher, daß sie in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht ausgestellt, erteilt, geändert, bestätigt, verlängert, anerkannt, zugelassen und angewendet, eingeschränkt, zurückgewiesen, für ungültig erklärt, eingezogen oder verwahrt werden. Zur rechtzeitigen Umsetzung der nicht in Abschnitt D der Anlage aufgeführten Artikel wird auf die obige Begründung (Allgemeiner Teil) und auf die Begründung zu Artikel 4 Bezug genommen.

§ 12 (Ermessensbindung)

In einigen Fällen überlassen die internationalen Schiffssicherheitsregelungen die Ausfüllung eines vorgeschriebenen Standards ausdrücklich dem Ermessen der zuständigen Behörden der Vertragsstaaten (z.B.: „... to the satisfaction of the Administration“). Bei der Ermessensausübung sind, falls vorhanden, die von der IMO oder einer anderen zwischenstaatlichen Organisation für dieses Ermessen angenommenen Resolutionen zu berücksichtigen; durch § 12 wird das Verwaltungsermessen der zuständigen Behörde auf diese Vorgaben ausgerichtet. Im Interesse der betroffenen Anwender sind die entsprechenden Resolutionen von der zuständigen Behörde, falls noch nicht anderweitig geschehen, an geeigneter Stelle in deutscher Sprache bekanntzumachen.

Zu § 13 (Maßnahmen bei Verstößen)

Zu Absatz 1

Zum Gesamtbild der internationalen Schiffssicherheitsregelungen gehören auch darin vorgeschriebene Verfahren und Vorschriften für den Fall, daß

gegen die internationalen Anforderungen oder darauf basierende Pflichten verstoßen wird. So schreibt etwa Artikel 4 des MARPOL-Übereinkommens vor, daß die im Recht einer Vertragspartei festgelegten Sanktionen so streng sein müssen, daß sie von Verstößen gegen dieses Übereinkommen abschrecken; sie müssen ferner für jeden Ort, an dem ein Verstoß begangen wird, gleich streng sein. Derartige Regelungen müssen im Zusammenhang mit dem Seerechtsübereinkommen gelesen werden. Beispielsweise gibt Artikel 217 Abs. 2 den Flaggenstaaten auf, ihren Schiffen bei Nichteinhaltung der internationalen Schiffssicherheitsanforderungen über den maritimen Umweltschutz u. U. zeitweilig das Auslaufen zu verbieten; Artikel 219 SRÜ legt den Hafenstaaten nahe, fremde Schiffe bei Mängeln der Seetüchtigkeit am Auslaufen zu hindern. § 13 Abs. 1 folgt der Zielsetzung des Gesetzentwurfs (vgl. § 1), die für die volle rechtliche Wirksamkeit der internationalen Schiffssicherheitsanforderungen maßgeblichen, auf sie bezogenen Verwaltungsmaßnahmen zu benennen, um damit zugleich die Einhaltung der zugrundeliegenden internationalen Verpflichtungen sicherzustellen und auszuweisen. Die allgemeinen verfassungsmäßigen Erfordernisse des Verwaltungshandelns – etwa das Gebot der Verhältnismäßigkeit der Mittel – bleiben unberührt. Auch die bestehenden spezialrechtlichen Sanktionsregelungen – beispielsweise die MARPOL-Ordnungswidrigkeitsvorschriften – werden nicht berührt.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift wird durch das völkerrechtliche Inkrafttreten des Kapitels IX der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen (Einführung des International Safety Management – ISM – Code) für Fahrgastschiffe sowie Öl-, Gas- und Chemikalienfrachtschiffe und Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe von 500 und mehr BRZ zum 1. Juli 1998 erforderlich (BGBl. 1995 II S. 994). Für bestimmte Fahrgastschiffe ist die Umsetzung durch Verordnung Nr. 3051/95 des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen (ABl. EG L 320/14) erfolgt. Für die anderen genannten Schiffe sowie ab 1. Juli 2002 für alle Frachtschiffe und beweglichen Offshore-Bohreinheiten (MODUs) bedarf es einer gesetzlichen Regelung, die es ermöglicht, den internationalen Standard hinsichtlich der Entziehung der „Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften“ und der „Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ einzuhalten. Diese Zeugnisse werden nach SOLAS (Anlage) Regel IX/3 und IX/4 dem schiffahrttreibenden Unternehmen bzw. seinen Schiffen als Nachweis für die Erfüllung der einschlägigen internationalen Schiffssicherheitsregelungen hinsichtlich der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs erteilt und sind eine Voraussetzung dafür, daß das jeweilige Schiff von dem Unternehmen betrieben werden darf. Nach Nummer 3.1.6 der Resolution A.788(19) der IMO-Generalversammlung vom 23. November 1995 – Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Ver-

waltungen (BANZ vom 22. Dezember 1995 Nr. 241) – werden für die Gültigkeit des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften jährliche Nachprüfungen vorgesehen; es kann nach Nummer 3.1.8 widerrufen werden, falls die periodische Überprüfung von dem Verantwortlichen nicht rechtzeitig beantragt wird oder falls es Anhaltspunkte für Fälle wesentlicher Nichteinhaltung von Vorschriften des ISM-Code gibt. Der Widerruf dieses Zeugnisses hat für die Tätigkeit des Unternehmens einschneidende Folgen: sämtliche von ihm betriebenen Schiffe verlieren das zu ihrem Betrieb erforderliche Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und müssen stillgelegt werden. Durch die gesetzliche Regelung soll sichergestellt werden, daß Artikel 12 des Grundgesetzes nicht entgegensteht.

Zu § 14 (Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge)

Zu Absatz 1

Die Überprüfung eines Schiffes unter ausländischer Flagge ist nur ausnahmsweise zulässig; grundsätzlich steht das Überprüfungsrecht dem Flaggenstaat zu. Soweit ein Hafen- oder Küstenstaat Überprüfungen fremder Schiffe vornehmen darf, sind Einschränkungen wie die des Artikels 226 SRÜ zu beachten, wonach sich Überprüfungen grundsätzlich auf eine Prüfung der Zeugnisse, Aufzeichnungen und sonstigen Dokumente zu beschränken haben. In die internationalen Schiffssicherheitsregelungen sind allerdings zunehmend Spezialregelungen, insbesondere hinsichtlich der Hafenstaatkontrolle, aufgenommen worden, die die Grundregeln ausgestalten. Die Praxis hat gezeigt, daß es dabei zu rechtlichen Kontroversen über die Vereinbarkeit von Sonderregelungen mit den allgemein geltenden Völkerrechtsgrundsätzen kommen kann. In aller Regel konnte jedoch bisher im Rahmen der IMO eine rechtliche Klärung herbeigeführt werden. So hat beispielsweise die Erstreckung der Regel I/19 über die Hafenstaatkontrolle auf die Einhaltung betrieblicher Anforderungen durch Regel XI/4 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens allgemeine rechtliche Anerkennung gefunden. § 14 des Entwurfs schreibt vor, daß die allgemeinen Regeln des Völkerrechts und die internationalen Schiffssicherheitsregelungen in ihrer Ausprägung im innerstaatlichen Recht und insbesondere die umgesetzten Gemeinschaftsvorschriften in Bezug auf die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge beachtet werden müssen. Der Europäische Gerichtshof hat (Urteil vom 24. November 1992, EuGHE I S. 6048 ff.) mit ausdrücklicher Bezugnahme auf das VN-Seerechtsübereinkommen festgestellt, daß „die Befugnisse der Gemeinschaft ... unter Beachtung des Völkerrechts auszuüben“ sind. Dies gilt auch für die Durchführung der Gemeinschaftsvorschriften über die Hafenstaatkontrolle.

Zu Absatz 2

Die nach den internationalen Schiffssicherheitsregelungen geforderten Zeugnisse können gültig nur im Rahmen dieser Regelungen und somit nur von denjenigen Staaten ausgestellt werden, die Vertragspar-

teien des betreffenden Übereinkommens sind. Die in Abschnitt A der Anlage des Entwurfs genannten allgemein anerkannten Regeln und Normen sind jedoch von sämtlichen Schiffen einzuhalten. Absatz 2 sieht daher für die Schiffe unter der Flagge eines Nichtvertragsstaats des betreffenden Übereinkommens vor, daß als Schiffssicherheitsanforderung hinsichtlich der erforderlichen Nachweise ein Standard einzuhalten ist, der den Zielen der internationalen Regelung entspricht, wobei in der Schiffssicherheitsverordnung nähere Maßgaben festgelegt werden können.

Zu § 15 (Rechtsetzungsermächtigung)

Das Bundesministerium für Verkehr wird zu Rechtsverordnungen ermächtigt, durch die das in der Anlage enthaltene Gesamtregelwerk der internationalen Schiffssicherheitsregelungen nach Maßgabe der innerstaatlichen Anwendbarkeit völkerrechtlich verbindlicher Regelungen im Sinne der Abschnitte A bis C sowie des Inkrafttretens verbindlicher Gemeinschaftsvorschriften im Sinne des Abschnitts D der Anlage zur Abwehr von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes fortgeschrieben werden soll.

Zu Artikel 2 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

Zu Nummer 1

Die Ergänzung des § 1 Nr. 4 soll mit der Einfügung der Wörter „einschließlich der in diesem Rahmen erforderlichen Anordnungen“ klarstellen, daß zu den Überwachungsaufgaben nach § 1 Nr. 4 SeeaufgG, die nach §§ 5 und 6 SeeaufgG in die Hände des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) gelegt sind, auch die entsprechenden verwaltungspolizeilichen Anordnungen gehören (vgl. auch oben zu Artikel 1 § 11 Abs. 1 Satz 2). Außerdem soll mit den Zusätzen hinsichtlich der „Funkanlagen“ und „funktechnischen Sicherheit“ der Bereich der Funksicherheit auf Seeschiffen als eine Aufgabe des Bundes im Rahmen des Seeaufgabengesetzes beschrieben werden. Der Begriff der „Funkanlagen“ umfaßt elektrische Sende- und Empfangseinrichtungen, zwischen denen die Informationsübertragung ohne Verbindungsleitung stattfinden kann, und somit auch die Funknavigationsanlagen.

Zu Nummer 2

Durch die Änderung des § 5 SeeaufgG gehören zum Aufgabenbereich des BSH nicht nur wie bisher die Peilfunkanlagen, sondern sämtliche Funkanlagen auf Seeschiffen (Buchstabe a). Das BSH bedient sich bei der Erfüllung dieser Aufgabe im Bereich der funktechnischen Sicherheit der Hilfe der vom Bundesministerium für Post und Telekommunikation aufgrund des Telekommunikationsgesetzes zu errichtenden [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post].

Zu Nummer 3

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung im Hinblick auf die Auflösung des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation zum 31. Dezember 1997.

Zu Nummer 4

Nach § 7 Abs. 1 SeeaufgG kann das Bundesministerium für Verkehr juristische Personen des privaten Rechts, die nach ihrer Satzung entsprechenden Zwecken dienen, durch Rechtsverordnung mit der Überwachung der Bordausbildung, der Abnahme von Prüfungen sowie der Erteilung von Befähigungszugnissen für Schiffsleute und Führer von Sportfahrzeugen beauftragen. Der neue Absatz 3 schreibt vor, daß der Ordnungsgeber bei einer Beauftragung im Sachbereich der Funkzeugnisse die Beteiligung der [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post] vorzusehen hat.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Die Einfügung der Wörter „an Bord und an Land zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs“ dient der Durchführung von Kapitel IX der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen 1973/78 und stellt klar, daß sich die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 SeeaufgG auch auf die Anforderungen hinsichtlich der Schiffssicherheitsorganisation an Land bezieht.

Zu Buchstabe b

Die Vorschrift über das erforderliche Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation, die ohnehin inzwischen weitgehend obsolet geworden ist, wird aufgehoben (vgl. zu Nummer 3).

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

In einigen internationalen Schiffssicherheitsregelungen (z.B. SOLAS Anlage Regel IV/14 und V/12 Buchstabe r) wird vorgeschrieben, daß bestimmte Ausrüstungen „von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ“ sein müssen. Durch § 9d SeeaufgG wird sichergestellt, daß sich die Betroffenen – dies sind in erster Linie die Hersteller, die Schiffseigentümer und die Schiffsführer – aufgrund einer amtlichen Bekanntmachung über die Leistungsstandards, die den Baumusterprüfungen zugrunde zu legen sind, informieren können. Zuständig für die Bekanntmachung sind im Rahmen des § 5 SeeaufgG das BSH und im Rahmen des § 6 SeeaufgG die See-BG.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 7

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung im Sinne der Nummer 3 dieses Artikels.

Zu Nummer 8

Zur wirksamen Durchsetzung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der darauf beruhenden Pflichten ist es erforderlich, die Zuwiderhandlungen gegen vollziehbare Anordnungen, die aufgrund des Schiffssicherheitsgesetzes gegen einen nach jenem Gesetz Verantwortlichen getroffen werden, wegen der unter Umständen erheblichen Gefährdungsfolgen für beteiligte Personen, Schiffe, Anlagen oder sonstige Rechtsgüter in die Ordnungswidrigkeitstatbestände des § 15 SeeaufgG aufzunehmen (Buchstabe a) und die Ahndung mit einer Geldbuße bis zu 50 000 DM vorzusehen (Buchstabe b).

Zu Artikel 3 (Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes)

Mit der Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes wird das gleiche Ziel wie mit Artikel 2 Nr. 1 ff., nämlich die Übernahme der sicherheitstechnischen Zuständigkeiten in die alleinige Verantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, für die Binnenschiffahrt verfolgt. Im Zusammenhang damit sind wegen der zum Teil spezifischen Struktur des Gesetzes klarstellende Regelungen erforderlich.

Zu Nummer 1

Die Vorschrift behandelt Ergänzungen des Aufgabenkatalogs und der Zuständigkeiten. Einzelne Aufgaben der funktechnischen Sicherheit nimmt das Seezeichenversuchsfeld wahr, woran sich nichts ändern soll. Es soll jedoch auch die Möglichkeit vorgesehen werden, bestimmte Aufgaben dem BSH zu übertragen, die sich auch auf die Baumusterzulassung oder die Prüfung von anderen Ausrüstungsgegenständen als Funkanlagen erstrecken können. Dabei soll sichergestellt werden, daß die [Bundesbehörde für Telekommunikation und Post] (vgl. Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b) im erforderlichen Umfang mitwirkt.

Zu Nummer 2 Buchstaben a, b und d

Die Vorschrift präzisiert und ergänzt die vorhandenen Verordnungsermächtigungen. Dabei stellt Buchstabe d klar, daß sich die Entziehung einer Urkunde wegen technischer Mängel als das verhältnismäßig mildere Mittel nicht auf das ganze Fahrzeug erstrecken muß, sondern auf einzelne Gegenstände beschränken kann, sofern sie über eine gesonderte Zulassungsurkunde verfügen.

Zu Nummer 2 Buchstabe c und zu Nummer 3

Die bisherigen Vorschriften über die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation werden aufgehoben (vgl. oben zu Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b).

Zu Artikel 4 (Rechtsbereinigung hinsichtlich anderer Vorschriften)**Zu Absatz 1**

Die Vorschriften des Gesetzentwurfs haben zur Folge, daß die Schiffssicherheitsverordnung in der bisherigen Fassung nicht fortbestehen kann und an die Neuregelung zeitgleich mit deren Inkrafttreten angepaßt werden muß, ohne daß Regelungslücken entstehen (Absatz 1 Nr. 10; vgl. auch Artikel 1 § 6 Abs. 2). Aufgehoben werden mit Absatz 1 ferner mehrere im Bereich der schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen geltende, in der ersten Hälfte der 80er Jahre oder früher entstandenen Rechtsvorschriften, die inzwischen durch eine Vielzahl neuer internationaler Schiffssicherheitsregelungen überlagert worden sind. Es handelt sich um das Gesetz zu dem inzwischen nicht mehr angewendeten Schiffsvermessungs-Übereinkommen von Oslo vom 10. Juni 1947 (Nummer 1), die nicht mehr angewendete Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über die Besetzung von Kauffahrteischiffen mit Seefunkern nach § 142 Abs. 2 des Seemannsgesetzes (Nummer 2), die Funkoffiziers-Ausbildungsverordnung von 1977 (Nummer 5), die Schiffsvermessungsverordnung – ausgenommen die für die Durchführung der Richtlinie 71/349/EWG in der Binnenschiffahrt bedeutsame Behältervermessung – (Nummer 6), Teile der Freibordverordnung (Nummer 3) und der Wachdienstverordnung (Nummer 7), die Seetagebuchverordnung (Nummer 8) sowie einige Zuständigkeitsvorschriften der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Nummer 4 und 9). Soweit die genannten Regelungen für bestimmte Anwender Erleichterungen oder Ausnahmen enthalten – wie etwa die Schiffssicherheitsverordnung für seegängige Binnenschiffe und für Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt oder die Schiffsvermessungsverordnung hinsichtlich vereinfachter Vermessungsverfahren – wird rechtzeitig sicherzustellen sein, daß den Betroffenen durch Artikel 5 keine Nachteile entstehen und die erforderlichen Verwaltungsvorschriften zur Verfügung stehen; das gleiche gilt für spezielle Schutzstatbestände wie die Regelung über die Mindestgröße der Fenster. Die Aufhebung des Anhangs I der Freibordverordnung von 1932 ändert nichts daran, daß nach Artikel 4 Abs. 4 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II S. 249) auf die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens vorhanden gewesen und noch vorhandenen Schiffe ausschließlich jener genannte Anhang Anwendung findet.

Zu Absatz 2

Die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über den Erwerb der Befähigungszeugnisse für Seefunker wird vom Bundesministerium für Post und Telekommunikation auf das Bundesministerium für Verkehr übergeleitet (vgl. auch oben zu Artikel 2 Nr. 4).

Zu Absatz 3

Es handelt sich wie in Artikel 2 Nr. 6 Buchstabe b um eine rein redaktionelle Bereinigung.

Zu Artikel 5 (Bekanntmachungserlaubnis und Veröffentlichung)

Nach Absatz 1 soll das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt werden, den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der geänderten Fassung neu bekanntzumachen. Absatz 2 bringt die Aufgabe der See-Berufsgenossenschaft in ihrer Eigenschaft als der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zugehöriger Körperschaft zum Ausdruck, die große Regelungsmasse der in der Anlage enthaltenen Schiffssicherheitsregelungen laufend anwendergerecht aufzubereiten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Nach Artikel 5e Abs. 5 des als Gemeinsamer Standpunkt des Rats der EU-Verkehrsminister am 17./18. Juni 1997 angenommenen Entwurfs einer Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG über Mindestanforderungen für die Ausbil-

dung von Seeleuten sollen die Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten verpflichtet werden, zur Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen, Offizieren und Funkern sicherzustellen, daß der Wortlaut der jeweiligen Änderungen der nationalen und internationalen Vorschriften über den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ihren Schiffen zur Verfügung gestellt wird.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten und Außerkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Zur Anlage

Es wird auf die Ausführungen zu Artikel 1 § 1 Abs. 2 und § 2 Bezug genommen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 720. Sitzung am 19. Dezember 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 11 Abs. 1 SchSG)

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 1 Satz 1 die Wörter „des Bundes“ zu streichen.

Begründung

Zu den zuständigen Behörden im Sinne des § 10 Abs. 2 gehören unter Hinweis auf die Vereinbarungen über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auch die Wasserschutzpolizeien der Länder.

2. Zu dem Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat sieht vor dem Hintergrund der Vermeidung von Regelungslücken auf dem Gebiet der Überwachung der Schiffssicherheit die Notwendigkeit, insbesondere die im Gesetzentwurf angekündigte Neufassung der Schiffssicherheitsverordnung, welche in der bestehenden Fassung aufgehoben und dem Gesetzentwurf angepaßt

werden soll, so rechtzeitig zu beraten, daß sie zeitgleich mit dem Schiffssicherheitsanpassungsgesetz in Kraft treten kann.

Diese Verordnung dient u. a. sowohl für deutsche als auch für Schiffe unter fremder Flagge als spezialgesetzliche Regelung für polizeiliche Eingriffsmaßnahmen beim Vorliegen wesentlicher Mängel in bezug auf Schiffssicherheit, z. B. mit der Möglichkeit, ein Auslauf- oder Weiterfahrverbot auszusprechen.

Durch die beabsichtigte Aufhebung der derzeitigen Schiffssicherheitsverordnung zum 1. Oktober 1998 würden sich ohne Ersatzregelungen vollzugspolizeiliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Schifffahrtsbereich ausschließlich auf die Polizeigesetze des jeweiligen Landes stützen. Diese knüpfen Maßnahmen an bestimmte Voraussetzungen, wobei zum Festhalten eines Schiffes ein gesteigerter Gefahrengrad als Voraussetzung verlangt wird. Ein solcher gesteigerter Gefahrengrad stellt in der Regel eine gegenüber den katalogisierten Voraussetzungen der Schiffssicherheitsverordnung erhöhte Anforderung dar und läßt sich in der Praxis, auch beim Vorliegen wesentlicher Schiffssicherheitsmängel, nicht immer begründen.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Der Bundesrat bringt in seiner Stellungnahme die Sorge zum Ausdruck, daß die derzeitigen Zuständigkeiten der Wasserschutzpolizeien der Länder im Bereich der Überwachung der Schiffssicherheit durch das eingebrachte Schiffssicherheitsanpassungsgesetz beeinträchtigt werden könnten. Der Gesetzentwurf zielt jedoch nicht darauf ab, in diesem Bereich Änderungen herbeizuführen.

1. Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrats, in Artikel 1 § 11 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzentwurfs die Wörter „des Bundes“ zu streichen, nicht zu.

Die in § 11 Abs. 1 Satz 1 angesprochenen „in Abschnitt D der Anlage genannten“ Einzelregelungen betreffen, soweit es um Befugnisse und Aufgaben von Behörden geht, die Ausstellung bestimmter Zeugnisse und Bescheinigungen, die Prüfung der Konformität von Schiffsausrüstungen und deren Zulassung sowie die Erteilung sonstiger staatlicher Erlaubnisse, also Materien in der Bundeszuständigkeit der See-Berufsgenossenschaft und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie. Eine Streichung der Wörter „des Bundes“ würde hier zu Unklarheiten etwa darüber führen, ob das Gesetz an dieser Stelle eine eigenständige neue Aufgabenzuweisung an die Länder vornimmt, in welchem Verhältnis diese zu den bestehenden Zuweisungen stünde, wo die Grenze zu den Bundeszuständigkeiten verlief und ob sich Folgen in finanzieller Hinsicht ergäben.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verweist für die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf die hierüber mit den Küstenländern getroffenen Vereinbarungen (Artikel 1 § 10 Abs. 2). Daran hält die Bundesregierung fest. Artikel 1 § 11 Abs. 1 Satz 1 des Entwurfs trägt dem Rechnung und bezieht sich allein auf die „im Sinne des § 10 Abs. 2 zuständigen Behörden“ des Bundes.

§ 11 Abs. 1 basiert auf Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG und folgt der bewährten Regelung der §§ 3 ff. des Seeaufgabengesetzes, die er zugleich spezifiziert.

Nach § 3 Abs. 1 SeeaufgG treffen „die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“ unter anderem im Bereich der Überwachung der Schiffssicherheit bestimmte Maßnahmen; nach § 3 Abs. 2 SeeaufgG können solche Aufgaben des Bundes zur Ausübung auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung übertragen werden, „soweit sie nicht nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Küstenländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von der Wasserschutzpolizei ausgeübt werden“.

Soweit der Bundesrat das Anliegen hat, auch in Artikel 1 § 11 Abs. 1 des Gesetzentwurfs die Vereinbarungen über die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben im Sinne des § 3 Abs. 2 SeeaufgG aufzuführen, könnte dem durch einen Zusatz entsprochen werden. Die Bundesregierung schlägt hierfür vor, § 11 Abs. 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Die im Sinne des § 10 Abs. 2 zuständigen Behörden des Bundes haben – hinsichtlich der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben unbeschadet der Vereinbarungen über deren Ausübung im Sinne des § 3 Abs. 2 des Seeaufgabengesetzes – jeweils die Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse, -aufgaben und -pflichten, die die in Abschnitt D der Anlage genannten Einzelregelungen den Mitgliedstaaten zur Verwaltung oder ihren Verwaltungsbehörden für einen Fall vorbehalten oder zuweisen.“

2. Die Aufhebung der Fassung von 1997 der Schiffssicherheitsverordnung in Artikel 4 Abs. 1 Nr. 10 des Entwurfs ist nicht so zu interpretieren, daß sich im Regelungsbereich der Verordnung eine Rechtslücke ergeben soll. Vielmehr soll an die Stelle der beim Inkrafttreten des Gesetzes nicht mehr geltenden Fassung der Schiffssicherheitsverordnung eine an das Schiffssicherheitsgesetz angepaßte Neufassung treten. Das Bundesministerium für Verkehr entwirft auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes eine neue Schiffssicherheitsverordnung und wird den Entwurf rechtzeitig mit den Betroffenen beraten.

