

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes

A. Problem und Ziel

Ziel des Gesetzes ist es, dem Änderungsbedarf Rechnung zu tragen, der sich insbesondere hinsichtlich der Vorschriften über die Eignung für den Beruf des Seelotsen und die Zulassung von Seelotsenanwärtern ergibt. Außerdem sind die im Bereich der Seeschifffahrt geltenden Bestimmungen über das Verbot von Alkohol und sonstigen berauschenden Mitteln aufzunehmen.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht folgende Regelungen vor:

- In den §§ 8 und 9 werden die Anforderungen an die Bewerber für den Seelotsenberuf neu gefasst und inhaltlich ergänzt.
- In § 9 Abs. 3 – neu – wird eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Einführung eines alternativen Einstiegs in die Seelotsenanwärterausbildung aufgenommen.
- Aufnahme einer Verbotsregelung in Bezug auf Alkohol und andere berauschende Mittel in Anlehnung an die in der Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) (BGBl. I S. 2288) geltenden Regelungen für Fahrzeugführer und Mitglieder der Schiffsbesatzung im Brücken-, Deck- und Maschinendienst.
- Durch die Ergänzung in Nummer 7 wird die Möglichkeit eröffnet, bei der künftig zu konkretisierenden Fortbildungsverpflichtung einen Bußgeldtatbestand durch Rechtsverordnung einzuführen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Die in Artikel 1 vorgesehenen Änderungen betreffen Aufgaben, die bereits jetzt von den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest wahrgenommen werden. Mehraufwand ist damit nicht verbunden.

E. Sonstige Kosten

Kosten für die Wirtschaft, hier insbesondere den Mittelstand, sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden keine Informationspflichten begründet, geändert oder abgeschafft.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 2. Mai 2008

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

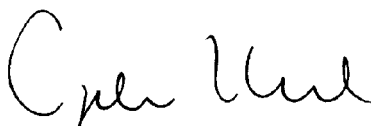
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 843. Sitzung am 25. April 2008 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Seelotsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Artikel 327 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. § 8 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden

aa) das Wort „jährlich“ durch die Wörter „mindestens jährlich“ und

bb) die Wörter „des Personalbestandes“ durch die Wörter „der Personalstruktur“

ersetzt.

b) Satz 2 wird aufgehoben.

2. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

(1) Als Seelotsenanwärter darf nur zugelassen werden, wer für den Beruf des Seelotsen auf Grund seiner Berufsausbildung und Berufserfahrung befähigt sowie geistig und körperlich geeignet ist und die erforderliche Zuverlässigkeit besitzt. Zuverlässig ist, wer die Gewähr dafür bietet, dass er die einem Seelotsen obliegenden Pflichten erfüllen wird.

(2) Der Bewerber muss zum Zeitpunkt der Zulassung

1. ein gültiges Befähigungszeugnis ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen zum Kapitän für den Dienst auf anderen als auf Fischereifahrzeugen oder ein als gleichwertig anerkanntes Befähigungszeugnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzen,
2. ausweislich des Seefahrtbuches oder eines gleichwertigen amtlichen Dokuments nach dem Erwerb eines solchen Befähigungszeugnisses eine Seefahrtzeit von mindestens zwei Jahren innerhalb der letzten fünf Jahre in einer dem Befähigungszeugnis entsprechend nautisch verantwortlichen Position geleistet haben,
3. ein Zeugnis des seeärztlichen Dienstes der See-Berufsgenossenschaft über seine körperliche und geistige Eignung für den Beruf des Seelotsen vorlegen und
4. die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und gute Kenntnisse der englischen Sprache besitzen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, auf Antrag einer

Lotsenbrüderschaft für das jeweilige Seelotsrevier durch Rechtsverordnung abweichend von Absatz 2 Nr. 2 an Stelle der Seefahrtzeit eine lotsenspezifische praxisorientierte Grundausbildung vorzusehen. Die Zulassung zur Grundausbildung erfolgt durch ein Ausschreibungsverfahren. Der Erwerb des in Absatz 2 Nr. 1 bezeichneten Befähigungszeugnisses darf nach Bekanntgabe der Ausschreibung durch die Lotsenbrüderschaft nicht länger als drei Jahre zurückliegen. Die Grundausbildung zum Seelotsenanwärter muss auf der Grundlage eines von der Bundeslotsenkammer genehmigten Ausbildungsplans erfolgen, der den Anforderungen des von den Aufsichtsbehörden genehmigten Ausbildungsrahmenplans der Bundeslotsenkammer genügt. Die näheren Einzelheiten zum Zulassungsverfahren bei den Aufsichtsbehörden, zur Durchführung und Dauer der Grundausbildung und der Abschlussprüfung regelt die Rechtsverordnung nach Satz 1.“

3. Dem § 23 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Der Seelotse darf die Lotstätigkeit nicht ausüben, wenn er infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Ausübung der Beratung behindert ist.

(5) Der Seelotse darf während der Beratung alkoholische Getränke nicht zu sich nehmen und nicht unter der Wirkung solcher Getränke stehen.“

4. § 47 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 2a und 2b eingefügt:

„2a. entgegen § 23 Abs. 4 die Lotstätigkeit ausübt, obwohl er infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Ausübung der Beratung behindert ist,

2b. entgegen § 23 Abs. 5 während der Beratung alkoholische Getränke zu sich nimmt oder unter der Wirkung solcher Getränke steht,“.

b) In Nummer 7 wird nach der Angabe „§ 4“ die Angabe „Nr. 4 oder“ eingefügt.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Seelotsgesetzes in der ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Mit dem Gesetz wird dem Änderungsbedarf Rechnung getragen, der sich insbesondere hinsichtlich der Vorschriften über die Eignung für den Beruf des Seelotsen und der Anforderungen an die Bewerber zum Seelotsenanwärter ergibt. Außerdem enthält das Gesetz eine Verbotsregelung in Bezug auf Alkohol und andere berauschende Mittel in Anlehnung an die im Bereich der Seeschifffahrt geltenden Bestimmungen sowie eine Ermächtigung für eine künftige Sanktionierung der unterlassenen Fortbildung.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 72 Abs. 2 i. V. m. Artikel 74 Nr. 21 des Grundgesetzes (GG).

III. Alternativen

Keine

IV. Gesetzesfolgen

1. Geschlechterdifferenzierte Gesetzesfolgenabschätzung

Die vorgesehenen Änderungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen. Die gesetzlichen Voraussetzungen für den Lotsenberuf sind für Männer und Frauen gleich; durch die faktisch bestehende unterschiedliche Betroffenheit (zz. gibt es keine weiblichen Lotsen) werden gleichstellungspolitische Ziele nicht tangiert.

Ungeachtet dessen wird das Problem erkannt, dass das Gesetz noch nicht in einer geschlechtergerechten Sprache gefasst ist. Dies soll im Rahmen einer künftigen Änderung erarbeitet werden.

2. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

a) Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

Die in Artikel 1 vorgesehenen Änderungen betreffen Aufgaben, die bereits jetzt von den zuständigen Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest wahrgenommen werden. Mehraufwand ist damit nicht verbunden.

b) Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht zu erwarten.

3. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

a) Allgemeine Kosten

Es sind keine Kosten für die Wirtschaft, hier insbesondere den Mittelstand, zu erwarten.

b) Bürokratiekosten

Es werden keine Informationspflichten begründet, geändert oder abgeschafft.

c) Preiswirkungen

Kostenüberwälzungen, die zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen, und unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

V. Befristung

Die Möglichkeit der Befristung wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen. Die Regelungen dienen der Sicherheit und werden für die Aufgabenerfüllung dauerhaft benötigt.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Gemeinschaftsrecht steht den Regelungen des Gesetzes nicht entgegen.

Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1 (Änderung des Seelotsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8 Abs. 2)

Die Änderung der Vorschrift enthält eine Klarstellung zum Verfahren ohne Änderung des Grundsatzes, dass die Aufsichtsbehörde Seelotsenanwärter im Benehmen mit den Lotsenbruderschaften zulässt.

Verkehrsaufkommen und Personalstruktur sind wichtige Elemente für die Zulassung. An der Herstellung des Benehmens mit den Lotsenbruderschaften wird festgehalten; die Mitsprache der Lotsenbruderschaften insbesondere hinsichtlich der Personalstruktur in den Bruderschaften ist unerlässlich. Mit der Änderung des Begriffes Personalbestand in Personalstruktur soll neben der Anzahl der Mitglieder auch der Altersstruktur Rechnung getragen werden können, da die Altersversorgung von den Seelotsen in ihrer Eigenschaft als Freiberufler als Selbstverwaltungsangelegenheit der einzelnen Bruderschaften wahrgenommen wird.

Die Einfügung von „mindestens“ ist erforderlich, weil diese zeitliche Einschränkung auf „jährlich“ zu eng geworden ist. Es kommt entscheidend auf den konkreten Bedarf an; hieraus kann sich die Notwendigkeit für eine Zulassung in zeitlich kürzerem Abstand ergeben.

Der letzte Satz („Nicht berücksichtigte Antragsteller können einen neuen Antrag stellen“) wird gestrichen. Um das Bewerbungsverfahren transparenter zu gestalten, sollen sich nicht berücksichtigte Antragsteller bei einer neuen Ausschreibung wieder neu bewerben und die Nachweise für die Eignung zum Zeitpunkt der Zulassung vorlegen. Das Auf-

rechterhalten der alten Bewerbung für neue Ausschreibungen soll nicht mehr erfolgen.

Da sich zahlreiche potentielle Bewerber auf ausgeflaggten Schiffen befinden ohne Zugang zum Ausschreibungsorgan „Nachrichten für Seefahrer“, soll nicht berücksichtigten Antragstellern eine Verfahrenererleichterung gewährt werden durch Aufnahme eines Zusatzes im Bestätigungsschreiben der Aufsichtsbehörden: „Jeder im laufenden Kalenderjahr nicht berücksichtigte Bewerber kann seine Bewerbung für das folgende Kalenderjahr formlos durch Nachricht an die Aufsichtsbehörde aufrechterhalten. Die Eignungsnachweise müssen gegebenenfalls für das Folgejahr aktualisiert werden. Auflistung der Gültigkeitsdauer anbei.“

Im Übrigen besteht Zugang zu den Ausschreibungen über das Internet unter www.wsv.de.

Zu Nummer 2 (§ 9)

Mit der Neufassung der Vorschrift werden die Regelungen über die Anforderungen an die Bewerber für den Seelotsenberuf neu formuliert und inhaltlich ergänzt.

Absatz 1 Satz 1 enthält die grundsätzliche Regelung, dass der Bewerber für den Beruf des Seelotsen befähigt, körperlich und geistig geeignet und zuverlässig sein muss.

Satz 2 definiert den Begriff der Zuverlässigkeit. Durch den Hinweis, dass die Gewähr geboten werden muss, dass der Anwärter die einem Seelotsen obliegenden Pflichten erfüllen wird, werden Persönlichkeitsmerkmale angesprochen, die sowohl für den Lotsdienst selbst als auch für die Einbindung und Zusammenarbeit in der Lotsenbrüderschaft erforderlich sind.

In den Absätzen 2 bis 4 werden die Voraussetzungen für die Zulassung konkretisiert und im Einzelnen aufgeführt.

Absatz 2 befasst sich mit der fachlichen Befähigung und körperlichen und geistigen Eignung und wie diese nachzuweisen sind.

Nach Nummer 1 ist ein gültiges Befähigungszeugnis erforderlich; es gibt bezüglich dieser Voraussetzung keine Änderung gegenüber der bestehenden Regelung.

Nach Nummer 2 ist eine Seefahrtszeit von mindestens zwei Jahren nach Erwerb des Befähigungszeugnisses erforderlich. Gegenüber der bisherigen Regelung wird eine zeitliche Begrenzung eingeführt („innerhalb der letzten fünf Jahre“) sowie die Funktion inhaltlich beschrieben („in nautisch verantwortlicher Position“).

Hinsichtlich der formal zu erfüllenden Anforderungen enthält die Neuregelung damit eine Änderung, als nunmehr ausdrücklich geregelt wird, dass die Seefahrtszeit innerhalb der letzten fünf Jahre absolviert worden sein muss. Damit wird sichergestellt, dass die Seefahrtszeit einen möglichst aktuellen Erfahrungs- und Ausbildungsstand widerspiegelt. Dies war entsprechend ihrem Sinn und Zweck auch nach der bisherigen Regelung erforderlich; in der Vergangenheit, als noch kein Mangel an Nachwuchs bestand, stellte sich diese Problematik jedoch nicht, da die Aufsichtsbehörde im Rahmen des Zulassungsverfahrens die Bewerber nach dem Prinzip der Bestenauslese vorauswählen konnte.

Die Neuregelung stellt sicher, dass der Anwärter die Seefahrtszeit in nautisch verantwortlicher Position absolviert hat.

Die Bordstellung spielt eine wichtige Rolle bei der Beurteilung, ob in der Seefahrtszeit ausreichend Erfahrung in der Schiffsführung gewonnen werden konnte.

Als Seefahrtszeit im Sinne dieser Vorschrift gilt auch der aktive Lotsdienst als bestallter Seelotse, soweit der Bewerber eine derartige Lotsdienstzeit von zwei Jahren innerhalb der letzten fünf Jahre nachweisen kann.

Nummer 3 (Zeugnis über körperliche und geistige Eignung) wurde gegenüber der bisherigen Formulierung in § 9 Nr. 4 allgemeiner gefasst (Zeugnis über die körperliche und geistige Eignung); auf das Hör-, Seh- und Farbunterscheidungsvermögen wird nicht mehr ausdrücklich hingewiesen; dies ist in der Verordnung ausdrücklich geregelt. Das Verfahren zur Untersuchung und die Untersuchungsinhalte wurden bereits durch Änderung der Untersuchungsverordnung vom 20. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2652) den gestiegenen Anforderungen angepasst (Einführung des sog. German Pilot Test).

Nummer 4 entspricht der bisherigen Regelung in § 9 Nr. 3, wonach der Bewerber die deutsche Sprache beherrschen und gute Kenntnisse der englischen Sprache besitzen muss.

Absatz 3 enthält eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Einführung eines alternativen Einstiegs in die Seelotsenanwärterausbildung.

Im Hinblick auf die rückläufigen Bewerberzahlen bei den Seelotsanwärtern hat sich die Arbeitsgruppe „Konzepte zur Seelotsenausbildung“ mit der Frage befasst, ob durch lotsenspezifische Lösungsansätze ein größeres Potential an nautischen Bewerbern am Markt erschlossen werden kann. Der Arbeitsgruppenbericht schlägt zusätzlich zu dem bestehenden klassischen Werdegang einen alternativen Werdegang mit einer neuen lotsenspezifischen Grundausbildung nach Erwerb des Patentbesitzes, nach einer Bestenauslese und einem erweiterten German Pilot Test vor. Mit dieser neuen speziellen Grundausbildung soll die gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 erforderliche Seefahrtszeit nach Erwerb des Patentbesitzes kompensiert werden.

Der Gesetzgeber befürwortet den Vorschlag der Arbeitsgruppe und ermöglicht mit der Verordnungsermächtigung nach Absatz 5 die Einführung des alternativen Werdegangs für einzelne Lotsenbrüderschaften. Die derzeitigen Bestimmungen beinhalten keine Möglichkeiten, von den gesetzlich festgelegten Anforderungen in § 9 Nr. 2 SeeLG abzuweichen.

Die vorgesehene sechsmonatige Grundausbildung besteht aus praxisorientierten Elementen und Simulatorschulungen auf der Grundlage eines küstenweit geltenden Ausbildungsrahmenplans und wird bei der jeweiligen Lotsenbrüderschaft durchgeführt.

Die Idealvorstellung der Regelung in § 9 Nr. 2 ist, dass ein Kapitän nach Erwerb des Patentbesitzes in zwei Jahren verschiedene Schiffe eigenverantwortlich gefahren hat; Ziel ist es, dass er später als Lotse auf gleicher Augenhöhe mit dem Kapitän des zu lotsenden Schiffes stehen kann.

Bedingt durch den Bewerbermangel bringt zz. der bisherige Weg jedoch nicht immer den hochqualifizierten Bewerber, auch wenn die Bewerber die Formalvoraussetzungen erfüll-

len. Bei Bewerbermangel besteht nicht die Möglichkeit der Bestenauslese.

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe zielt auf die Schaffung einer lotsenspezifischen Qualifikation, indem der Bewerber einen Querschnitt durch alle Schiffstypen kennen- und praktisch damit umgehen lernt in dem Revier, für das er später zugelassen werden soll. Er soll damit gezielt auf eine Zulassungsreife als späterer Anwärter hin geschult werden; außerdem sollen durch eine zusätzliche Prüfung die Persönlichkeitsmerkmale, die sich aus der „Erfahrung“ herausbilden, abgeprüft werden. Zur Ermittlung der praktischen Zulassungsreife sind praktische Leistungsnachweise und eine Prüfung vorgesehen.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Qualität der Lotsendienste als Garant der Verkehrssicherheit darf eine Absenkung des Eingangsniveaus bei den Seelotsenanwärtern nicht in Kauf genommen werden.

Grundsätzlich wird an den zwei Jahren Seefahrtszeit festgehalten; deshalb soll die Alternative nur revierbezogen eröffnet werden. Sie ist mit einem erheblichen Einsatz und Aufwand von Seiten der Bruderschaft verbunden.

Die Alternative hat den Charakter eines Pilotprojekts. Eine Regelung im Seelotsgesetz als gleichwertige Alternative zu dem herkömmlichen Weg ist daher nicht angezeigt; vielmehr soll durch die Ermächtigung zu einer Regelung im Verordnungswege zunächst einzelnen Bruderschaften Gelegenheit gegeben werden, diesen Weg zu beschreiten und Erfahrungen damit zu sammeln. Für den Ordnungsgeber besteht die Möglichkeit, daraus sich ergebende Anpassungen an das Verfahren der Zulassung und Ausbildungsinhalte schnell und flexibel vorzunehmen und nur dort die Alternative zuzulassen, wo eine gegenüber dem herkömmlichen Weg gleichwertige Zulassungsreife gewährleistet werden kann.

Zu Nummer 3 (§ 23 Abs. 4 und 5 – neu)

Die Vorschrift enthält eine Verbotsregelung in Bezug auf Alkohol und berauschende Mittel in Anlehnung an die in der SeeSchStrO vom 10. August 2005 (BGBl. I S. 2288) für Fahrzeugführer und Mitglieder der Schiffsbesatzung im Brücken-, Deck- und Maschinendienst geltende Regelungen. Hiermit wird nunmehr auch für die Seelotsen als Berater der Schiffsführung eine Verbotsregelung geschaffen, um der Signal- und Appellfunktion gerecht zu werden. Eine darüber hinaus gehende besondere Veranlassung aufgrund von Alkoholmissbrauch in dieser Berufsgruppe besteht jedoch nicht.

Die Formulierung des Verbotes wird angelehnt an die Formulierung in § 3 Abs. 3 und 5 SeeSchStrO.

Der neue Absatz 4 enthält das generelle Verbot, die Lotstätigkeit auszuüben, wenn der Lotse infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Ausübung dieser Beratung behindert ist. Bei der Sicherheitsrelevanz der Beratung ist es evident, dass der Berater im Vollbesitz

seiner körperlichen und geistigen Kräfte sein muss und z. B. nicht durch Alkohol beeinträchtigt sein darf.

Nach Absatz 5 darf der Seelotse während der Beratung keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen oder unter deren Wirkung stehen. Diese Regelung indiziert ein allgemeines Alkoholverbot entsprechend der für Schiffsführer von Tankschiffen und Passagierschiffen geltenden Regelung nach § 3 Abs. 5 SeeSchStrO. Eine Differenzierung wie in § 3 Abs. 4 und 5 SeeSchStrO danach, auf welchem Schiffstyp die Beratung durchgeführt wird, erfolgt nicht, da es erforderlich und angemessen ist, im Hinblick auf die übergeordnete Beraterfunktion des Lotsen hierfür das strengste Verbot anzuwenden.

Es werden zwei Alternativen aufgeführt:

- der Seelotse darf während der Beratung keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen;
- der Seelotse darf bei Antritt der Beratung nicht unter der Wirkung alkoholischer Getränke stehen.

Die Sanktionen sind an anderer Stelle geregelt:

- Für den Verstoß gegen § 23 Abs. 4 oder 5 werden Bußgeldtatbestände in § 47 Abs. 1 Nr. 2 aufgenommen (neue Buchstaben a und b).
- Der Verstoß gegen § 23 Abs. 4 oder 5 kann als Pflichtverletzung unter § 14 Nr. 3 SeeLG subsumiert werden und zum Entzug der Bestallung führen, wenn sich daraus ergibt, dass er ungeeignet ist, seinen Beruf auszuüben.
- Ein Entzug der Bestallung ist auch möglich nach § 14 Nr. 2 in Verbindung mit einer Gesundheitsuntersuchung aus besonderem Anlass (z. B. bei hohen BAK-Werten).
- Eine vorläufige Sicherungsmaßnahme in Form der vorläufigen Untersagung der Berufsausübung ist nach § 15 geregelt.

Zu Nummer 4 (§ 47)

Zu Buchstabe a

Durch Nummer 2 Buchstabe a und b wird die Ordnungswidrigkeitenregelung in § 47 Abs. 1 ergänzt im Hinblick auf Verstöße gegen § 23 Abs. 4 und 5.

Zu Buchstabe b

Durch die Ergänzung in Nummer 7 wird die Möglichkeit eröffnet, bei der künftig zu konkretisierenden Fortbildungsverpflichtung einen Bußgeldtatbestand einzuführen.

Zu Artikel 2

Enthält die Ermächtigung zur Neufassung des seit der Neufassung im Jahr 1984 mehrfach geänderten Seelotsgesetzes.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des o. g. Gesetzes auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Gesetz werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abgeschafft. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

