

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 19/19380 –

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

A. Problem

Das Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs wurde am 9. April 1965 von der Bundesregierung am 9. April 1965 unterzeichnet und ist am 24. September 1967 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten. Seinerzeit wurde die damalige Fassung des Übereinkommens von der Bundesregierung als völkerrechtlicher Vertrag eingestuft, der keines Vertragsgesetzes bedurfte. Die mehrfachen Änderungen bzw. Erweiterungen der Anlage und die gewachsene Bedeutung der Vorschriften für die maritime Wirtschaft führen 50 Jahre nach Inkrafttreten zu einer Neubewertung der Rechtsnatur des Übereinkommens.

Aufgrund der Änderungen ist das Übereinkommen einschließlich der Anlage in ihrer aktuellen Fassung als ein völkerrechtlicher Vertrag einzustufen, der sich auf die Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes bedürfen solche Verträge bei Abschluss und Änderungen der Zustimmung oder Mitwirkung der jeweils für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes (Vertragsgesetz).

Die Änderungen des Übereinkommens regeln Bereiche, die sowohl in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union als auch ihrer Mitgliedstaaten fallen (nach Unionsrecht sogenanntes „unechtes“ gemischtes Übereinkommen). Da die Union weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei des Übereinkommens ist, hat sie die Mitgliedstaaten ermächtigt, im Namen der Union den Änderungen des Übereinkommens zuzustimmen, soweit diese in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen (Beschluss (EU) 2016/807 des Rates vom 15. März 2016).

Die Zustimmung des Bundesgesetzgebers zu dem Übereinkommen durch ein Vertragsgesetz ist zur Inkorporierung des Übereinkommens in die deutsche Rechtsordnung und zur Schaffung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit für die Zukunft geboten. Zugleich soll ein erleichtertes Verfahren zur Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, geschaffen werden.

B. Lösung

Zustimmung zu dem Übereinkommen einschließlich der Anlage in ihrer aktuell geltenden Fassung und Ermächtigung zur Inkraftsetzung von zukünftigen Änderungen der Anlage im Wege der Rechtsverordnung durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung.

Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/19380 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 1. Juli 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Andreas Mrosek
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Andreas Mrosek

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/19380** in seiner 163. Sitzung am 28. Mai 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Zustimmung zu dem Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 einschließlich der Anlage in ihrer aktuell geltenden Fassung und die Ermächtigung zur Inkraftsetzung von zukünftigen Änderungen der Anlage im Wege der Rechtsverordnung durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung.

III. Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/19380 folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)65-7):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 44. Sitzung am 6. Mai 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) (BR-Drs. 90/20) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Übereinkommen dient dem Ziel, den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Güter zu vermeiden. Hierzu bezweckt es eine Reduzierung, Vereinfachung und Vereinheitlichung von nationalen Formalitäten, die beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von zivilen Seeschiffen in und aus Häfen der Vertragsparteien zu erfüllen sind. Damit besteht ein indirekter Zusammenhang zu den Managementregeln 5 und 6. Darüber hinaus sind durch die Regelungen des Übereinkommens ebenfalls indirekt die Nachhaltigkeitsindikatorenbereiche 1a und 1b „Ressourcenschonung“ sowie Indikatorenbereich 2 „Klimaschutz“ betroffen. Direkt betroffen ist der Nachhaltigkeitsindikator 11a „Mobilität-Gütertransportintensität“, da durch die Regelungen im Übereinkommen Hindernisse für den internationalen Seeverkehr aufgrund unterschiedlicher nationaler Regelungen abgebaut werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden geprüft. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen Männern und Frauen. Er wirkt sich in gleicher Weise auf die Geschlechter aus. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt somit negativ aus.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung und Sustainable Development Goals (SDGs):

- Leitprinzip 4 – Nachhaltiges Wirtschaften stärken
- SDG 10 – Weniger Ungleichheiten
- Indikatorenbereich 7.1 – Ressourcenschonung und

- Indikatorenbereich 13.1 – Klimaschutz
- Indikator 11.2.a – Endenergieverbrauch im Güterverkehr und
- Indikator 11.2.b – Endenergieverbrauch im Personenverkehr

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 78. Sitzung am 1. Juli 2020 beraten und empfiehlt einstimmig dessen Annahme in unveränderter Fassung.

Berlin, den 1. Juli 2020

Andreas Mrosek
Berichtersteller

