

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht**

#### **A. Problem und Ziel**

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, die Gesetze im Bereich der Seeschifffahrt, das Binnenschifffahrtsgesetz und als Folge das Straßenverkehrsgesetz sowie das Arbeitsschutzgesetz und das Einkommensteuergesetz unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen fortzuschreiben und an die aktuelle Entwicklung auf internationaler und europäischer Ebene sowie an neue Erkenntnisse anzupassen.

#### **B. Lösung**

Der Entwurf sieht folgende Neuerungen vor:

- Verbesserung und Aktualisierung des Seeaufgabengesetzes und des Arbeitsschutzgesetzes durch Anpassung an die Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG mit Öffnung der Konformitätsbewertung für juristische Personen des Privatrechts als benannte Stellen und Anpassungen an die gemeinschaftsrechtliche Begrifflichkeit zu anerkannten Organisationen; bessere Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs auf See; Vorschriften zur Genehmigung, Errichtung und Wartung von Offshore-Anlagen; Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens und MARPOL Anlage II; Regelungen zur Datenerfassung und -weitergabe an Dritte.
- Verbesserung des Schiffssicherheitsgesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung durch Anpassung an die zunehmende Bedeutung von Umweltschutzbestimmungen, Klarstellung bezüglich der Anwendbarkeit auf Behördenschiffe.
- Deregulierung im Bereich des MARPOL-Gesetzes und der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung.
- Verbesserte Nutzung vorhandener Datenbanken des Bundes, insbesondere der Binnenschiffsbestandsdatei und des Verkehrszentralregisters, durch Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Zollverwaltung des Bundes und Sicherheitsbehörden zur Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs auf Schiffen, Überwachung steuerpflichtiger Vorgänge und im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
- Klarstellungen und Anpassungen im Bereich des Arbeitsschutzes und der Tonnagesteuer.

### C. Alternativen

Keine

### D. Kosten der öffentlichen Haushalte

#### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

#### 2. Vollzugaufwand

Die in Artikel 1 Nr. 1 vorgesehene Änderung des § 1 des Seeaufgabengesetzes zur Marktüberwachung und Aufsicht über benannte Stellen betrifft Aufgaben, die teilweise bereits jetzt vom zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wahrgenommen werden. Für den Aufbau und die Umsetzung der Marktüberwachung werden nach ersten Schätzungen des BSH für die erste Stufe insgesamt 6 Dienstposten (2 hD, 2 gD, 2 mD) erforderlich. Die Abdeckung dieses Stellenbedarfs kann aus Aufgabenreduzierungen in der Abteilung Schifffahrt, insbesondere im Laborbereich, erfolgen. Der geschätzte Bedarf für den Vollzug der hoheitlichen Aufgabe der Marktüberwachung und der Aufsicht über benannte Stellen beläuft sich auf 400 000 Euro. Der tatsächliche Bedarf wird erst mittelfristig festgestellt werden können, wenn Erfahrungen mit der neuen Aufgabe vorliegen.

Bei der Marktüberwachung werden fehlerhafte Konformitätsbescheinigungen entdeckt. In diesen Fällen trägt der In-Verkehr-Bringer den Aufwand der Marktüberwachung. Auch für die Überwachung der benannten Stellen können Einnahmen entstehen. Diese werden auf 100 000 Euro jährlich geschätzt.

Die nach Artikel 1 Nr. 4 vorgesehenen Änderungen des § 5 des Seeaufgabengesetzes zur Wahrnehmung der Aufgaben nach dem internationalen Ballastwasser-Übereinkommen führt ebenfalls zu Personalmehrbedarf.

Das BSH hat in einem Personalbemessungsverfahren als zusätzlichen Stellenbedarf für die Durchführung des internationalen Ballastwasser-Übereinkommens 5 Dienstposten (2 hD, 2 gD, 1 mD) ermittelt. Diese Stellen werden ab dem Haushaltsjahr 2009 benötigt. Die Möglichkeit diese Aufgaben an Dritte zu vergeben, wurde geprüft. Da im Bereich des internationalen Ballastwasser-Übereinkommens noch keine ausreichende Erfahrung mit der Aufgabenerledigung besteht (Genehmigung von Systemen zur Behandlung von Ballastwasser, Ausweisung von Ballastwasseraustauschgebieten), lässt sich zurzeit noch nicht beurteilen, ob und ggf. in welchem Umfang eine Erledigung durch Private in Betracht kommt. Die Kostenordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie wird zeitnah zum Inkrafttreten dieses Gesetzes mit dem Ziel angepasst, den Mehrbedarf durch kostendeckende Gebühren zu refinanzieren.

Das BSH wird zudem bei der Durchführung des Ballastwasser-Übereinkommens durch das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), das Umweltbundesamt (UBA) und die See-Berufsgenossenschaft (See-BG) unterstützt. Auch bei diesen Behörden entsteht ein personeller Mehrbedarf.

Das Bundesinstitut für Risikobewertung schätzt seinen Personalmehrbedarf auf drei Dienstposten. Danach ergibt sich bei der Zulassung einer Ballastwasserbehandlungsmethode für die wissenschaftliche Basisprüfung, die toxikologische Bewertung sowie Abschätzung der Exposition und Analytik einschließlich der Teilnahme an nationalen Besprechungen und internationalen Sitzungen ein Personalbedarf von zwei Dienstposten (2 hD). Außerdem benötigt das BfR für die Beratung des BSH im Zulassungsverfahren und für die Bewertung von Testsystemen, Nachweisverfahren, der Biologie und Ökologie von Zoo- und Phyto-

plankton sowie anderer Meeresbewohner zusätzlich mindestens 1 hD (Meeresbiologe mit Schwerpunkt marine Mikrobiologie). Dabei geht es überwiegend um humantoxikologische Aspekte.

Das UBA benötigt zur Beurteilung von Systemen zur Behandlung von Ballastwasser, insbesondere Bewertung von Bioziden zur Desinfektion von Ballastwasser und zur Beurteilung der Umweltrisiken dieser Systeme (Beurteilung der Exposition, des Verbleibs und der ökotoxikologischen Wirkung), zur Bewertung und Erarbeitung von gegebenenfalls erforderlichen Sicherheits- und Risikominderungsmaßnahmen, zur Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Erarbeitung einer deutschen Position in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und zur Vertretung der Position bezüglich des Aufgabenbereichs des UBA bei IMO-Konferenzen einen Dienstposten.

Der Stellenmehrbedarf der See-BG (Überwachung der Ballastwasser-Anlagen von Schiffen im Rahmen der Flaggen- und Hafenstaatkontrolle) wird auf etwa drei Dienstposten geschätzt.

Auch der bei UBA und See-BG entstehende Mehraufwand kann zum Teil durch Gebühreneinnahmen kompensiert werden.

Durch Abfragen der Schifffahrtsbehörden beim Verkehrszentralregister können zusätzliche Kosten für das Kraftfahrt-Bundesamt entstehen. Eine abschließende Prognose über Kosten- und Personalaufwand kann zurzeit aber nicht abgegeben werden, da nicht bekannt ist, wie viele Stellen sich an dem Auskunftsverfahren beteiligen werden und mit wie vielen Anfragen zu rechnen ist. Nach erster grober Schätzung dürfte es sich für den Bereich der Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt zusammen um eine Größenordnung von etwa 50 Abfragen pro Jahr handeln.

Sämtliche Mehrausgaben bzw. der Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden im jeweiligen Einzelplan eingespart.

## **E. Sonstige Kosten**

Die Änderung in Artikel 1 Nr. 8, mit der § 9 Abs. 1 Nr. 4a des Seeaufgaben-gesetzes neu gefasst wird, schafft die Rechtsgrundlage für eine Sicherheitsleistung hinsichtlich des Rückbaus aufgelassener Anlagen nach der Seeanlagenverordnung. Soweit zukünftig vor Errichtung einer Anlage eine Sicherheit zu leisten sein wird, wird dies zu einer finanziellen Mehrbelastung des betroffenen Unternehmens führen. Dies ist aber keine direkte Folge der Änderung im Seeaufgaben-gesetz. Es bedarf dazu noch einer entsprechenden Änderung der Seeanlagenverordnung, die dann zu der dargestellten Kostenbelastung führen wird.

Die in Artikel 1 Nr. 12 vorgesehene Änderung des § 12 Abs. 1 des Seeaufgaben-gesetzes kann bei Eigentümern von Seeschiffen unter fremder Flagge, die See-kabotage in Deutschland betreiben wollen, mittelbar durch die Einführung von Gebühren für die Kabotagegenehmigung zu Mehrkosten führen. Die deutsche Handelsflotte ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Die in Artikel 10 vorgesehene Änderung des § 5a Abs. 2 Satz 5 des Einkommensteuergesetzes schließt Seeschiffe, die zur Vermessung von Energie-lagerstätten im Meeresboden geeignet sind, von der Begünstigung durch die Tonnagesteuer aus. Tatsächlich betroffen sind etwa ein bis drei Reeder, die zukünftig eine etwas höhere Steuerbelastung tragen.

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

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

**F. Bürokratiekosten**

Der Gesetzentwurf hat lediglich mittelbaren Einfluss auf eine Reihe von Informationspflichten, die sich aus Verordnungen oder nationalen Richtlinien ergeben können, die aufgrund von Ermächtigungen in diesem Gesetz erlassen werden.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 5. Dezember 2007

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 Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher,  
verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

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 NKRK ist  
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 839. Sitzung am 30. November 2007 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht\*

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 4 werden die Wörter „die Kompensierung der Peilfunkanlagen,“ gestrichen.
  - b) Nach Nummer 4a werden folgende Nummern 4b und 4c eingefügt:
 

„4b. die Zulassung und Überwachung öffentlicher oder privater Stellen, die als benannte Stellen Konformitätsbewertungen für Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb (Schiffsausrüstung) vornehmen und entsprechende Erklärungen für deren Inverkehrbringen ausstellen;

4c. die Überwachung des Inverkehrbringens, des Einbaus, der Instandhaltung und der Verwendung von Schiffsausrüstung im Hinblick auf die rechtlichen Anforderungen an diese (Marktüberwachung);“.
- c) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:
 

„7a. die Bereitstellung eines funk- oder satellitenfunkärztlichen Dienstes mit fachärztlicher Beratung.“.
- d) Nummer 10a wird wie folgt gefasst:
 

„10a. unbeschadet der Vorschriften des Bundesberggesetzes die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen, einschließlich Bauwerke und künstlicher Inseln, seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres auf ihre Eignung im Hinblick auf den Verkehr, auf die Meeresumwelt, auf die Erfordernisse der Raumordnung und auf sonstige öffentliche Belange;“.
- e) In Nummer 12 werden nach dem Wort „Zuverlässigkeit“ ein Komma und die Wörter „aller an Bord befindlichen Personen sowie der nach der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz bezeichneten Richtlinie 94/57/EG des Rates vom

22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20) in ihrer jeweils geltenden Fassung für ein Schiff tätig gewordenen anerkannten Organisation“ eingefügt.

- f) In Nummer 15 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und es wird folgende Nummer 16 angefügt:
 

„16. Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe einschließlich der Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten sowie der erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen und internationalen Zulassungsverfahren.“
2. In § 3 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:
 

„(1a) Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nehmen die Aufgaben nach § 1 Nr. 12 zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen im Sinne des § 1 Nr. 1 und zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des § 1 Nr. 2 wahr.“
3. § 5 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 werden am Ende nach den Wörtern „übertragen werden“ die Wörter „oder auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 7a Abs. 4 diese Aufgaben durch anerkannte juristische Personen des privaten Rechts wahrgenommen werden“ eingefügt.
    - bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:
 

„1a. nach § 1 Nr. 4b und 4c.“.
    - cc) In Nummer 3 wird nach der Angabe „Nr. 6“ die Angabe „und 7a“ eingefügt.
    - dd) In Nummer 4c wird nach der Angabe „Nr. 15“ die Angabe „und 16“ eingefügt.
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bedient sich, soweit sachdienlich, bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nr. 4, 5, 12 und 16 der Hilfe der von Deutschland nach der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG anerkannten Organisationen, zusätzlich bei der Erfüllung der Aufgabe nach § 1 Nr. 12 im Bereich der funktechnischen Sicherheit der Hilfe der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,

\* Dieses Gesetz dient auch der weiteren Umsetzung der Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung vom 20. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 46 S. 25) in der jeweils geltenden Fassung.



Telekommunikation, Post und Eisenbahnen; es darf dort vorhandene personenbezogene Daten erheben, soweit deren Kenntnis für die Erfüllung seiner vorbezeichneten Aufgaben erforderlich ist.“

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „der Hilfe“ die Wörter „der See-Berufsgenossenschaft oder“ eingefügt.

cc) Nach Satz 3 wird folgender Satz 4 eingefügt:

„Bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nr. 16 bedient sich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie außerdem der Hilfe des Umweltbundesamtes, des Bundesinstituts für Risikobewertung und der See-Berufsgenossenschaft; es kann sich der Hilfe weiterer Stellen bedienen, soweit diese zustimmen.“

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden

aa) in Satz 1 die Angabe „§ 9 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 7a Abs. 4 oder § 9 Abs. 1“ und

bb) in Satz 2 die Wörter „Betriebssicherheitsorganisationssysteme oder“ durch die Wörter „Systeme für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie für“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die See-Berufsgenossenschaft bedient sich bei den ihr zugewiesenen Angelegenheiten der Schiffstechnik einschließlich der überwachungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 7 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2) in der jeweils geltenden Fassung, bei der Festlegung des Freibords sowie bei ihren Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe der von Deutschland nach der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG anerkannten Organisationen. Außerhalb der Aufgaben, die in der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG in ihrer dort angegebenen Fassung aufgeführt sind, bedient sich die See-Berufsgenossenschaft der Hilfe des Germanischen Lloyd.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann zur Erfüllung von Aufgaben nach § 1 Nr. 4 und § 2 juristischen Personen des privaten Rechts, die nach ihrer Satzung entsprechenden Zwecken dienen, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Anerkennung der Schiffe und die Überwachung der Bordausbildung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2, die Abnahme von Prüfungen, die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Schiffleute und Führer von Sportfahrzeugen sowie die Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Schiffen, die die Bundesflagge führen und die nicht internationalen Sicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen, die Erteilung der entsprechenden Erlaubnisse, Zeugnisse, Beschei-

nigungen und die Erhebung der Kosten nach Maßgabe des § 12 und der auf Grund des § 12 Abs. 2 erlassenen Verordnung ganz oder teilweise übertragen.“

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

6. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

„§ 7a

(1) Schiffsausrüstung darf nur in den Verkehr gebracht, eingebaut, instand gehalten oder verwendet werden, soweit sie den in einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 bestimmten Anforderungen an Sicherheit und Gesundheit und sonstigen Voraussetzungen für das Inverkehrbringen, den Einbau, die Instandhaltung und die Verwendung entspricht und Sicherheit und Gesundheit der Verwender oder Dritter oder sonstige in den Rechtsverordnungen nach Absatz 2 aufgeführten Rechtsgüter nicht gefährdet werden.

(2) Die zuständige Behörde trifft die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und die zur Verhütung künftiger Verstöße notwendigen Anordnungen. Sie ist insbesondere befugt

1. Maßnahmen anzuordnen, die gewährleisten, dass ein Schiffsausrüstungsteil erst in den Verkehr gebracht wird, wenn es den Anforderungen nach Absatz 1 entspricht,
2. anzuordnen, dass ein Schiffsausrüstungsteil von einer geeigneten Stelle überprüft wird,
3. das Inverkehrbringen, das Einbauen, das Instandsetzen oder das Verwenden eines Schiffsausrüstungsteils, das nicht den Anforderungen nach Absatz 1 entspricht, zu beschränken oder zu verbieten,
4. die Rücknahme oder den Rückruf eines in Verkehr gebrachten Schiffsausrüstungsteils, das nicht den Anforderungen nach Absatz 1 entspricht, anzuordnen, ein solches Schiffsausrüstungsteil sicherzustellen und, soweit eine Gefahr für den Verwender oder einen Dritten auf andere Weise nicht zu beseitigen ist, die unschädliche Beseitigung zu veranlassen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für Schiffsausrüstung

1. Anforderungen an die Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheit, Anforderungen zum Schutz sonstiger Rechtsgüter und sonstige Voraussetzungen des Inverkehrbringens, des Einbaus, der Instandhaltung oder Verwendung, insbesondere Prüfungen, Produktüberwachungen, Bescheinigungen,
2. Anforderungen an die zur Erfüllung der Anforderungen nach Nummer 1 erforderliche Marktüberwachung sowie damit zusammenhängende behördliche Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Abwehr von Gefahren, namentlich durch Information, Kennzeichnung, Auflagen, Einschränkungen, Änderung und Nachrüstung der Schiffsausrüstung,
3. Anforderungen an die Kennzeichnung, Aufbewahrungs- und Mitteilungspflichten sowie damit zusammenhängende behördliche Maßnahmen,



4. Anforderungen an den Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen nach Nummer 1, insbesondere durch Konformitätsbewertungen und darauf bezogene Erklärungen durch benannte Stellen, zu regeln.
- (4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Anforderungen an benannte Stellen und deren Zulassung einschließlich des erforderlichen Verfahrens zu bestimmen, insbesondere über
1. Unabhängigkeit, technische Kenntnisse und Erfahrungen sowie berufliche Zuverlässigkeit der Stelle,
  2. Verfügbarkeit des erforderlichen Personals, der notwendigen Mittel und Ausstattung,
  3. Bestehen einer angemessenen Haftpflichtversicherung,
  4. Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen,
  5. Unterauftragsvergabe,
  6. Teilnahme an Erfahrungsaustauschkreisen,
  7. Qualitätsmanagement,
  8. die Überwachung der Voraussetzungen sowie hierzu erforderliche Maßnahmen.
- (5) In Rechtsverordnungen nach Absatz 4 kann abweichend von den §§ 5 und 6 die Zuständigkeit für die Zulassung oder Überwachung der benannten Stellen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ganz oder teilweise vorbehalten werden.“
7. § 8 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„Soweit es zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Nr. 1 bis 6 und 13 sowie nach § 2 erforderlich ist, können die damit betrauten Personen

    1. Wasserfahrzeuge anhalten und deren Betriebs- und Geschäftsräume betreten,
    2. die zur Herstellung von Schiffsausrüstung dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und
    3. Prüfungen vornehmen;

dies gilt auch hinsichtlich der Prüfung der Verkehrstüchtigkeit der Besatzungsmitglieder für die mit der Durchführung der Aufgabe nach § 1 Nr. 2 betrauten Personen.“
  - b) In Absatz 2 werden die Wörter „Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb“ durch die Wörter „von Schiffsausrüstung“ ersetzt.
  - c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
 

„(4) Der nach Absatz 2 Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.“
8. § 9 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:
 

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und zur Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über“.
    - bb) In Nummer 2 werden die Wörter „auf den vorgenannten Wasserflächen und in den vorgenannten Häfen“ durch die Wörter „auf Wasserflächen und in Häfen im Sinne des § 1 Nr. 2 und 3“ ersetzt.
    - cc) In Nummer 3 werden
      - aaa) nach dem Wort „Befähigungsnachweise“ die Wörter „und Erlaubnisse“ eingefügt und
      - bbb) die Wörter „erteilt oder entzogen“ durch die Wörter „erteilt, entzogen oder deren Ruhen angeordnet“ ersetzt.
    - dd) Nummer 4a wird durch folgende Nummern 4a und 4b ersetzt:
      - „4a. die Prüfung, Zulassung und Überwachung im Sinne des § 1 Nr. 10a, wobei zur Gewährleistung des Rückbaus von aufgegebenen oder nicht mehr benutzten Anlagen die Leistung einer Sicherheit vorgeschrieben werden kann;
      - 4b. die Anforderungen an sowie die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten einschließlich der dafür erforderlichen Verfahrensbestimmungen;“.
  - b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
 

„Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 3 bis 7 können, soweit sie vom Bund auszuführen sind, unbeschadet des § 5 Abs. 2 und des § 6 Abs. 2, die für die Ausführung zuständigen Stellen sowie die zur ordnungsgemäßen Durchführung erforderlichen unterstützenden weiteren Stellen bestimmen, insbesondere festlegen, durch welche Maßnahmen, auch im Rahmen der Erfüllung internationaler Übereinkommen, die zur Unterstützung bestimmten Stellen mitwirken.“
  - c) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:
 

„Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 4a können das Verwaltungsverfahren sowie die Art und Weise der Berücksichtigung der in § 1 Nr. 10a genannten Belange regeln.“
  - d) Im neuen Satz 5 wird die Angabe „Nummer 7“ durch die Angabe „Satz 1 Nr. 7“ ersetzt.
9. In § 9c Satz 1 wird die Angabe „§§ 9 bis 9b“ durch die Angabe „§ 7a oder §§ 9 bis 9b“ ersetzt.

10. Nach § 9d wird folgender neuer § 9e eingefügt:

„§ 9e

(1) Soweit es zur Erfüllung einer Aufgabe nach diesem Gesetz erforderlich ist, darf die für die Durchführung dieser Aufgabe zuständige Stelle folgende Daten erheben:

1. die Identifikationsmerkmale eines in ein Schiffsregister eingetragenen oder mit einer amtlichen Funkstellenkennzeichnung versehenen Schiffes (Schiffsname, Register, See- und Küstenfunkstellenkennzeichnung, IMO-Schiffsidentifikationsnummer, amtliche Schiffsnummer, Unterscheidungssignal oder Funkrufzeichen, Typ, Vermessungsergebnis, Baujahr),
2. die Identifikationsmerkmale eines Sportfahrzeuges (Name, Bauart, Baujahr, Nationalitätenkennzeichen, sonstige amtliche oder amtlich anerkannte Kennzeichen),
3. die Identifikationsmerkmale des Eigentümers, Betreibers, Charterers oder Führers eines Schiffes oder Sportfahrzeuges (Familiename und Vornamen oder Name, Anschrift),
4. Angaben zu den an Bord befindlichen Personen (Familiename und Vornamen, Geschlecht, Tag der Geburt, Staatsangehörigkeit),
5. die Identifikationsmerkmale der anerkannten Organisation im Sinne des Artikels 2 Buchstabe f der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20), die die für die Erteilung von Schiffszeugnissen und Schiffsbescheinigungen erforderlichen Überprüfungen oder Besichtigungen durchgeführt oder selbst Schiffszeugnisse ausgestellt hat (Name, Sitz, Niederlassung) und die Umstände ihres Tätigwerdens,
6. der letzte Auslaufhafen, der nächste Anlaufhafen, der Zielhafen, die Position zum Zeitpunkt der Datenerhebung, Fahrt, Geschwindigkeit, der Status, Tiefgang, der Routenplan und die Ankunftszeit des Schiffes im nächsten Hafen sowie schiffsbezogene Sicherheitsmeldungen,
7. bei der Hafenstaatkontrolle oder Folgemaßnahmen, wie der Verweigerung des Hafenzugangs, Häufigkeit, Gründe und Umstände dieser Maßnahmen und ihrer Aufhebung,
8. Mängelliste bei der Flaggenstaatkontrolle,
9. Ladungsdaten.

Die Daten können auch unter Zuhilfenahme und Auswertung automatischer Schiffsidentifikationssysteme sowie des Schiffsdatenschreibers erhoben werden. Satz 1 gilt nicht für Schiffe der Bundeswehr.

(2) Die Daten dürfen nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie erhoben worden sind. Die Daten dürfen an andere öffentliche Stellen übermittelt werden, wenn dies zur Erfüllung von Aufgaben nach diesem

Gesetz erforderlich oder durch eine bereichsspezifische Ermächtigungsgrundlage erlaubt ist. Die Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 9 werden an die Bundespolizei zur Gewährleistung des grenzpolizeilichen Schutzes des Bundesgebietes übermittelt, wobei die Übermittlung der Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5, 8 und 9 nur auf Ersuchen im Einzelfall erfolgt. Soweit ein Land im Einvernehmen mit dem Bund grenzpolizeiliche Aufgaben mit eigenen Kräften wahrnimmt oder die Ausübung solcher Aufgaben auf die Zollverwaltung übertragen worden ist, gilt für diese Stellen Satz 3 entsprechend. Die Identifikationsmerkmale nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und die Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 dürfen auch an Hafenbetriebe, Schiffsmeldedienste und Hafendienstleister oder andere nichtöffentliche Stellen übermittelt werden, wenn dies der Erfüllung von Aufgaben nach diesem Gesetz dient. Satz 1 gilt auch für den Dritten, an den die Daten übermittelt werden. Die Einzelheiten der Datenübermittlung regelt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung. In der Rechtsverordnung sind die Dritten, an die die Daten übermittelt werden dürfen, näher zu bestimmen.

(3) Werden Daten an eine ausländische oder über- oder zwischenstaatliche öffentliche Stelle oder an eine internationale Organisation oder Organe und Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften übermittelt, ist der Empfänger darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verwendet werden dürfen, zu dem sie übermittelt werden. Die Übermittlung, die nicht im Rahmen von Tätigkeiten erfolgt, die ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Gemeinschaften fallen, unterbleibt, soweit die betroffene Person ein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat, insbesondere wenn bei der in Satz 1 genannten Stelle ein angemessenes Datenschutzniveau nicht gewährleistet ist. Daten über wesentliche Verstöße gegen anwendbare internationale Regeln und Normen über die Seetüchtigkeit der Schiffe und den Schutz der Meeresumwelt dürfen auch mitgeteilt werden, wenn beim Empfänger kein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist.“

11. § 9f wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis wird geführt, um für Befähigungsnachweise von Seeleuten die Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung durch die zuständigen Behörden zu gewährleisten, und um den zuständigen Behörden im Rahmen der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten Auskunft darüber zu geben, welche Befähigungsnachweise und Erlaubnisse ruhen, vorläufig oder endgültig entzogen wurden.“

b) Absatz 4 wird folgendermaßen gefasst:

„(4) Die nach Absatz 3 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen, soweit dies zu den in Absatz 2 Satz 1 genannten Zwecken erforderlich ist, an die Vollzugsbehörden des Bundes und der Länder

übermittelt werden. Sie dürfen unter den Voraussetzungen des Satzes 1 auch auf Antrag an die von der Eintragung betroffene Person, an Unternehmen oder an Behörden eines anderen Staates übermittelt werden. Die Übermittlung, die nicht im Rahmen von Tätigkeiten erfolgt, die ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Gemeinschaften fallen, unterbleibt, soweit die betroffene Person ein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat, insbesondere wenn bei den in Satz 2 genannten Stellen kein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist.“

12. In § 12 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 7, 9 Abs. 1, 2 und 3“ durch die Angabe „§§ 7, 7a, 9 Abs. 1 bis 4“ ersetzt.
13. § 15 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Vor der bisherigen Nummer 1 werden folgende Nummern 1 und 1a eingefügt:
- „1. entgegen § 7a Abs. 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach Absatz 3 Nr. 1 Schiffsausrüstung in den Verkehr bringt, einbaut, instand hält oder verwendet,
- 1a. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7a Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt,“.
- bb) Die bisherige Nummer 1 wird die neue Nummer 1b.
- cc) In der Nummer 3 wird die Angabe „§ 9a Satz 1“ durch die Angabe „§ 7a Abs. 3 Nr. 2, 3 oder 4 oder § 9a Satz 1“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden
- aa) die Angabe „Absatzes 1 Nr. 2“ durch die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1a und 2“,
- bb) die Wörter „fünfundzwanzigtausend Euro“ durch die Wörter „fünfzigtausend Euro“ und
- cc) die Wörter „fünftausend Euro“ durch die Wörter „zehntausend Euro“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „Absatzes 1 Nr. 1 die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest“ durch die Wörter „Absatzes 1 Nr. 1 und 1a das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und des Absatzes 1 Nr. 1b die Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest“ ersetzt.
14. Nach § 21 wird folgender § 22 eingefügt:
- „§ 22
- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann durch allgemeine Verwaltungsvorschriften das Nähere zur einheitlichen Anwendung der Vorschriften dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen durch seine nachgeordneten Behörden oder die von ihm beliebigen juristischen Personen regeln.“
15. Der bisherige § 22 wird neuer § 23.

## Artikel 2

### Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes

Das Schiffssicherheitsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „Zielsetzung und Geltungsbereich“ durch die Wörter „Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Dieses Gesetz bestimmt, welche Maßnahmen bei der Durchführung der jeweils geltenden internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz auf See (Regelungen) vorzunehmen sind, um die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutz zu gewährleisten.“
- c) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.
- d) In Absatz 3 Nr. 1 wird das Wort „Regelungen“ durch das Wort „Vorschriften“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „Anwendung auf Schiffe“ durch die Wörter „Weitere Begriffsbestimmungen und Ausnahmen vom Anwendungsbereich“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Schiffe im Sinne dieses Gesetzes sind
1. Seeschiffe, die die Bundesflagge führen;
  2. Seeschiffe im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes, eines Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Anstalt mit Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes, die anstelle der Bundesflagge eine Dienstflagge führen;
  3. Binnenschiffe, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind und auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anlage 1 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238) in ihrer jeweils geltenden Fassung verkehren oder die Grenze der Seefahrt seewärts überschreiten;
  4. Schiffe unter ausländischer Flagge, mit denen Küstenschifffahrt im Sinne der Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 5. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555) in ihrer jeweils geltenden Fassung betrieben wird oder die auf Seeschiffsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeeres gewerblich eingesetzt sind.“
- c) Absatz 2 wird aufgehoben; die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die neuen Absätze 2 und 3.
- d) In dem neuen Absatz 2 werden
- aa) das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ und

- bb) die Wörter „andere als die in Absätzen 1 und 2 genannten Schiffe“ durch die Wörter „andere als die in Absatz 1 genannten Schiffe“ ersetzt.
3. In § 3 werden nach den Wörtern „vor Gefahren“ die Wörter „oder widerrechtlichen Beeinträchtigungen“ eingefügt.
4. In § 4 werden
- in der Überschrift das Wort „Regelungen“ durch die Wörter „Regeln und Normen“ und
  - in Satz 1 das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.
5. In § 5 Abs. 1 und 2, § 10 Abs. 1, 3 und 4, § 12 und in Abschnitt A. Textziffer I.5 der Anlage wird jeweils das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.
6. § 6 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.
  - In Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „Bundesanzeiger“ durch das Wort „Verkehrsblatt“ ersetzt.
7. § 7 wird wie folgt geändert:
- In der Überschrift wird das Wort „Sicherheitsorganisation“ durch das Wort „Organisation“ ersetzt.
  - Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 

„1. die Organisation der Geschäftsführung, die innerbetriebliche Überwachung, die Konzepte und Verfahren für die Vorschriften zur Schiffssicherheit einschließlich des Arbeitsschutzes und zur Verhütung der Meeresverschmutzung.“
8. § 8 wird wie folgt geändert:
- Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„(1) Für die Erfüllung von Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb an Bord, insbesondere in Bezug auf den Wachdienst, Ladung und Ballast, Tanks, Schadstoffe, Müllbeseitigung, Übungen und Notfallbekämpfung, Aufzeichnungen und Eintragungen, Unterrichtungen und Meldungen über Vorgänge beim Bordbetrieb sowie das Mitführen und Vorlegen von Zeugnissen, Bescheinigungen und einschlägigen Unterlagen, ist der Schiffsführer verantwortlich.“
  - In Absatz 2 wird das Wort „Regelungen“ durch das Wort „Vorschriften“ ersetzt.
9. In § 9 Abs. 2 wird nach den Wörtern „Personen hinsichtlich der“ das Wort „Sicherheitsorganisation“ durch die Wörter „Organisation des Schiffsbetriebs“ ersetzt.
10. § 14 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 werden
    - das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt und

- bb) die Wörter „mit Regelungen“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 wird das Wort „Schiffssicherheitsregelung“ durch das Wort „Regelung“ ersetzt.
11. In § 15 wird das Wort „Sicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.

### Artikel 3

#### Änderung des MARPOL-Gesetzes

Das MARPOL-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- In Artikel 2 Abs. 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.
- Artikel 2a wird aufgehoben.

### Artikel 4

#### Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Das Binnenschiffahrtsaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), zuletzt geändert durch Artikel 313 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

- In § 1 Abs. 2 Satz 2 werden die Wörter „Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post“ durch die Wörter „Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur)“ ersetzt.
- § 9 wird wie folgt geändert:
  - Absatz 5 wird aufgehoben.
  - Die bisherigen Absätze 6 bis 8 werden Absätze 5 bis 7.
  - Der neue Absatz 5 wird wie folgt geändert:
    - In Nummer 1 wird in Buchstabe c am Ende das Wort „oder“ und folgender Buchstabe d eingefügt:
 

„d) auf Grund des Gesetzes zur Sicherung von Verkehrsleistungen vom 23. Juli 2004 (BGBl. I S. 1865), zuletzt geändert durch Artikel 304 des Gesetzes vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)“.
    - Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
 

„4. Überprüfung von Angaben in Zusammenhang mit den Regelungen des Energiesteuergesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen über den Bezug von steuerbegünstigten Kraftstoffen für die Schifffahrt an Dienststellen der Zollverwaltung des Bundes“.



**Artikel 5****Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 17. März 2007 (BGBl. I S. 314), wird wie folgt geändert:

1. In § 30 wird nach Absatz 4 folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen außerdem an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden für die Erteilung, den Entzug oder das Anordnen des Ruhens von Befähigungszeugnissen und Erlaubnissen für Kapitäne, Schiffsoffiziere oder sonstige Seeleute nach den Vorschriften des Seemannsgesetzes und des Seeaufgabengesetzes und für Schiffs- und Sportbootführer und sonstige Besatzungsmitglieder nach dem Seeaufgabengesetz oder dem Binnenschiffahrtsaufgabengesetz oder der auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften, soweit dies für die genannten Maßnahmen erforderlich ist.“

2. In § 30a Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 30 Abs. 1 und 3“ durch die Angabe „§ 30 Abs. 1, 3 und 4a“ ersetzt.
3. In § 30b Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 30 Abs. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 30 Abs. 1 bis 4a“ ersetzt.

**Artikel 6****Änderung des Arbeitsschutzgesetzes**

In § 1 Abs. 1 Satz 2 des Arbeitsschutzgesetzes vom 7. August 1996 (BGBl. I S. 1246), das zuletzt durch Artikel 227 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, werden nach den Wörtern „in allen Tätigkeitsbereichen“ die Wörter „und findet im Rahmen der Vorgaben des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone Anwendung“ eingefügt.

**Artikel 7****Änderung des Einkommensteuergesetzes**

In § 5a Abs. 2 Satz 5 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4210, 2003 I S. 179), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Mai 2007 (BGBl. I S. 914) geändert worden ist, werden die Wörter „oder zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden“ gestrichen.

**Artikel 8****Änderung der Schiffssicherheitsverordnung**

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I S. 1417), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „im Sinne des § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes“ gestrichen.
2. In § 3 Abs. 3 werden
  - a) in Nummer 1 das Wort „Meeresverschmutzung“ durch das Wort „Umweltverschmutzung“ und
  - b) in Nummer 4 Buchstabe i das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.
3. In § 5 Abs. 3, § 5a, § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1, 4 und 6, § 12 Abs. 1 und 2, § 15 Abs. 1, § 16 Abs. 1 und 2 sowie in Anlage 1 Abschnitt B. II. Nr. 7 wird jeweils das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.

**Artikel 9****Änderung der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung**

Dem § 1b der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Juni 2007 (BGBl. I S. 1177) geändert worden ist, wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Anlage I Regel 16 Abs. 2 zweiter Halbsatz, Regel 17 Abs. 1 bis 6, Regel 18 Abs. 3 Satz 2 oder Abs. 10.2 Satz 2 oder Regel 36 Abs. 1 bis 6 des MARPOL-Übereinkommens gilt bei Seeschiffen, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens ist, als erfüllt, wenn die nach den genannten Regeln vorgeschriebenen Eintragungen in einem Öltagebuch, das dem nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen entspricht, und mindestens für den Zeitraum seit dem vorangehenden Anlaufhafen bis zum Verlassen des Hoheitsgebiets und der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland spätestens beim Einlaufen in die ausschließliche Wirtschaftszone unverzüglich vollständig und wahrheitsgemäß vorgenommen werden.“

**Artikel 10****Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Artikel 468 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. In § 60 Abs. 5 werden nach den Wörtern „luftverkehrsrechtliche Maßnahmen gemäß § 30 Abs. 4 des Straßenverkehrsgesetzes“ die Wörter „und schiffsverkehrsrechtliche Maßnahmen gemäß § 30 Abs. 4a des Straßenverkehrsgesetzes“ eingefügt.
2. In § 62 wird die Angabe „§ 60 Abs. 1, 2 und 6“ durch die Angabe „§ 60 Abs. 1, 2, 5 und 6“ ersetzt.

**Artikel 11****Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeines

#### I. Ausgangslage und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Dieses Gesetz ändert das Seeaufgabengesetz, das Schiffssicherheitsgesetz, das MARPOL-Gesetz, das Binnenschiffahrtsgesetz, das Straßenverkehrsgesetz, das Arbeitsschutzgesetz und das Einkommensteuergesetz, um diese an die aktuelle Entwicklung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene anzupassen. Außerdem gibt es Folgeänderungen in der Schiffssicherheitsverordnung, der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Die Änderungen des Seeaufgabengesetzes betreffen

- Anpassungen an die Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG, insbesondere die Öffnung der Konformitätsbewertung für juristische Personen des Privatrechts als benannte Stellen;
- sprachliche Anpassungen an gemeinschaftsrechtliche Begrifflichkeiten, insbesondere der anerkannten Organisationen;
- Bestimmungen zur Gesundheitsfürsorge aufgrund des ILO-Übereinkommens Nr. 164;
- Zeugniserteilung für Traditionsschiffe durch Private;
- für den Bereich der Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs auf See eine Verordnungsermächtigung, auf deren Grundlage vorläufige Maßnahmen in zu erlassenden Rechtsverordnungen geregelt werden sollen;
- das Genehmigungsverfahren für Seeanlagen;
- Anpassungen an das Ballastwasser-Übereinkommen und MARPOL Anlage II;
- die Datenweitergabe an Dritte.

Die Änderungen des Schiffssicherheitsgesetzes und die Folgeänderungen in der Schiffssicherheitsverordnung betreffen

- Anpassungen an den Umstand, dass das Schiffssicherheitsgesetz neben Regelungen zur Sicherheit des Verkehrs zunehmend Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt enthält;
- eine Klarstellung bezüglich seiner Anwendbarkeit auf Behördenschiffe,
- eine Änderung zur Bekanntmachung von Vorschriften.

Die Änderung des MARPOL-Gesetzes und die Folgeänderung in der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung dienen der Deregulierung.

Die Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes regelt die Durchführung des Verkehrsleistungsgesetzes und entspricht einer Forderung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) nach Zugriff des Zolls auf die Binnenschiffsbestandsdatei.

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und die Folgeänderung in der Fahrerlaubnis-Verordnung ergänzen die An-

derungen im Seeaufgabengesetz zur Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs.

Die Änderung des Arbeitsschutzgesetzes stellt klar, dass es auch in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone gilt.

Die Änderung des Einkommensteuergesetzes entspricht einer Forderung der Europäischen Kommission hinsichtlich der Zulässigkeit staatlicher Beihilfen.

#### II. Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 des Grundgesetzes, im Hinblick auf Artikel 5 aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 des Grundgesetzes, im Hinblick auf Artikel 6 aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 12 des Grundgesetzes und im Hinblick auf Artikel 7 aus Artikel 105 Abs. 2 des Grundgesetzes. Die Regelung in Artikel 5 ist nach Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die Befugnis der im Bereich der Schifffahrt zuständigen Behörden zur Einsichtnahme in das Verkehrszentralregister muss bundeseinheitlich geregelt werden.

Soweit der Bund dieses Gesetz durch eigene Behörden ausführt, ergibt sich seine Verwaltungskompetenz aus Artikel 86, Artikel 87 Abs. 1 und 3 sowie Artikel 89 Abs. 2 des Grundgesetzes.

#### III. Alternativen

Keine.

Selbstregulierungsmöglichkeiten und die Wahrnehmung von Aufgaben durch Private sind in den zur Änderung anstehenden Gesetzen bereits vorgesehen und werden auch vorliegend nach Möglichkeit berücksichtigt. So betrifft die weitere Umsetzung der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG die Öffnung der Konformitätsbewertung für juristische Personen des Privatrechts als benannte Stellen. Daneben wird die Unterstützung von Behörden durch anerkannte Organisationen nach der Richtlinie 94/57/EG (Klassifikationsgesellschaften) deutlicher ausgestaltet. Zudem werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW) mit der Ausstellung von Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe von unter 15 Metern Länge zu beauftragen.

Andere Bereiche, wie z. B. die Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs oder der Datenschutz bei staatlichen Stellen sind eindeutig hoheitlicher Art und können nicht an Private delegiert oder diesen überlassen werden.

#### IV. Gesetzesfolgen

##### 1. Geschlechterdifferenzierte Gesetzesfolgenabschätzung

Die vorgesehenen Änderungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen. Männer und Frauen werden von dem Gesetz unmittelbar betroffen, da sie beide Eigentümer,

Betreiber, Schiffsführer oder Besatzungsmitglieder von Schiffen, Eigentümer und Mitarbeiter von Reedereien oder Klassifikationsgesellschaften oder Mitarbeiter von Behörden sein können. In der Realität sind Männer öfter betroffen als Frauen, da sie mehrheitlich im Bereich der See- und Binnenschifffahrt tätig sind. Gleichstellungspolitische Ziele werden durch diese faktische unterschiedliche Betroffenheit allerdings nicht tangiert.

## 2. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

### a) finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

Die in Artikel 1 Nr. 1 vorgesehene Änderung des § 1 des Seeaufgabengesetzes zur Marktüberwachung und Aufsicht über benannte Stellen betrifft Aufgaben, die teilweise bereits jetzt vom zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wahrgenommen werden. Für den Aufbau und die Umsetzung der Marktüberwachung werden nach ersten Schätzungen des BSH für die erste Stufe insgesamt 6 Dienstposten (2 hD, 2 gD, 2 mD) erforderlich. Die Abdeckung dieses Stellenbedarfs kann aus Aufgabenreduzierungen in der Abteilung Schifffahrt, insbesondere im Laborbereich, erfolgen. Der geschätzte Bedarf für den Vollzug der hoheitlichen Aufgaben der Marktüberwachung und der Aufsicht über benannte Stellen beläuft sich auf 400 000 Euro. Der tatsächliche Bedarf wird erst mittelfristig festgestellt werden können, wenn Erfahrungen mit der neuen Aufgabe vorliegen. Bei der Marktüberwachung werden fehlerhafte Konformitätsbescheinigungen entdeckt. In diesen Fällen trägt der In-Verkehr-Bringer den Aufwand der Marktüberwachung. Auch für die Überwachung der benannten Stellen können Einnahmen entstehen. Diese werden auf 100 000 Euro jährlich geschätzt.

Die nach Artikel 1 Nr. 4 vorgesehenen Änderungen des § 5 des Seeaufgabengesetzes zur Wahrnehmung der Aufgaben nach dem internationalen Ballastwasser-Übereinkommen führen dagegen zu Personalmehrbedarf.

Das BSH hat in einem Personalbemessungsverfahren als zusätzlichen Stellenbedarf für die Durchführung des internationalen Ballastwasser-Übereinkommens 5 Dienstposten (2 hD, 2 gD, 1 mD) ermittelt. Diese Stellen werden ab dem Haushaltsjahr 2009 benötigt. Die Möglichkeit der Vergabe von Aufgaben in diesem Bereich an Dritte wurde geprüft. Da im Bereich des internationalen Ballastwasser-Übereinkommens noch keine ausreichende Erfahrung mit der Aufgaben erledigung besteht (Genehmigung von Systemen zur Behandlung von Ballastwasser, Ausweisung von Ballastwasseraustauschgebieten), lässt sich zurzeit noch nicht beurteilen, ob und ggf. in welchem Umfang eine Erledigung durch Private in Betracht kommt. Die Kostenordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie wird zeitnah zum Inkrafttreten dieses Gesetzes mit dem Ziel angepasst, den Mehrbedarf durch kostendeckende Gebühren zu refinanzieren.

Das BSH wird zudem bei der Durchführung des Ballastwasser-Übereinkommens durch das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), das Umweltbundesamt (UBA) und die See-Berufsgenossenschaft (See-BG) unterstützt. Auch bei diesen Behörden entsteht ein personeller Mehrbedarf.

Das Bundesinstitut für Risikobewertung hat eine Abschätzung seines Personalmehrbedarfs vorgenommen und kommt

derzeit auf 3 Dienstposten. Danach ergibt sich bei der Zulassung einer Ballastwasserbehandlungsmethode für die wissenschaftliche Basisprüfung, die toxikologische Bewertung sowie Abschätzung der Exposition und Analytik einschließlich der Teilnahme an nationalen Besprechungen und internationalen Sitzungen ein Personalbedarf von zwei Dienstposten (2 hD). Außerdem benötigt das BfR für die Beratung des BSH im Zulassungsverfahren und für die Bewertung von Testsystemen, Nachweisverfahren, der Biologie und Ökologie von Zoo- und Phytoplankton sowie anderer Meeresbewohner zusätzlich mindestens 1 hD (Meeresbiologe mit Schwerpunkt mariner Mikrobiologie). Dabei geht es überwiegend um humantoxikologische Aspekte.

Das UBA benötigt zur Beurteilung von Systemen zur Behandlung von Ballastwasser, insbesondere Bewertung von Bioziden zur Desinfektion von Ballastwasser und zur Beurteilung der Umweltrisiken dieser Systeme (Beurteilung der Exposition, des Verbleibs und der ökotoxikologischen Wirkung), zur Bewertung und Erarbeitung von gegebenenfalls erforderlichen Sicherheits- und Risikominderungsmaßnahmen, zur Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Erarbeitung einer deutschen Position in der IMO und zur Vertretung der Position bezüglich des Aufgabenbereichs des UBA bei IMO-Konferenzen einen Dienstposten.

Der Stellenmehrbedarf der See-BG (Überwachung der Ballastwasser-Anlagen von Schiffen im Rahmen der Flaggen- und Hafenstaatkontrolle) wird gleichfalls auf etwa 3 Dienstposten geschätzt.

Der bei UBA und See-BG entstehende Mehraufwand kann auch zum Teil durch Gebühreneinnahmen kompensiert werden.

Die in Artikel 1 Nr. 12 vorgesehene Änderung des § 12 Abs. 1 des Seeaufgabengesetzes, wonach zukünftig für die Erteilung von Kabotagegenehmigungen Gebühren erhoben werden können, und die in Artikel 1 Nr. 12 vorgesehene Änderung des § 15 Abs. 2 des Seeaufgabengesetzes, durch die der Höchstbetrag für eine Geldbuße bei Ordnungswidrigkeiten verdoppelt wird, können langfristig nicht zu quantifizierbaren Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen.

Die in Artikel 7 und 8 vorgesehene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung kann durch Abfragen der Schifffahrtsbehörden beim Verkehrszentralregister zusätzliche Kosten für das Kraftfahrt-Bundesamt verursachen. Eine abschließende Prognose über Kosten- und Personalaufwand kann zurzeit aber nicht abgegeben werden, da nicht bekannt ist, wie viele Stellen sich an dem Auskunftsverfahren beteiligen werden und mit welchen Anfragemengen zu rechnen ist. Nach erster grober Schätzung dürfte es sich für den Bereich der Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt zusammen um eine Größenordnung von etwa 50 Abfragen pro Jahr handeln.

Sämtliche Mehrausgaben bzw. der Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden im jeweiligen Einzelplan eingespart.

### b) finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen.



### 3. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

#### a) allgemeine Kosten

Die Änderung in Artikel 1 Nr. 8, mit der § 9 Abs. 1 Nr. 4a des Seeaufgabengesetzes neu gefasst wird, schafft die Rechtsgrundlage für eine Sicherheitsleistung hinsichtlich des Rückbaus aufgelassener Anlagen nach der Seeanlagenverordnung. Soweit zukünftig vor Errichtung einer Anlage Sicherheit zu leisten sein wird, wird dies zu einer finanziellen Mehrbelastung des betroffenen Unternehmens führen. Dies ist aber keine direkte Folge der Änderung im Seeaufgabengesetz. Es bedarf dazu noch einer entsprechenden Änderung der Seeanlagenverordnung, die dann zu der dargestellten Kostenbelastung führen wird.

Die in Artikel 1 Nr. 12 vorgesehene Änderung des § 12 Abs. 1 des Seeaufgabengesetzes kann bei Eigentümern von Seeschiffen unter fremder Flagge, die Seekabotage in Deutschland betreiben wollen, mittelbar durch die Einführung von Gebühren für die Kabotagegenehmigung zu Mehrkosten führen. Die deutsche Handelsflotte ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

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

#### b) Bürokratiekosten

Der Gesetzentwurf hat lediglich mittelbaren Einfluss auf eine Reihe von Informationspflichten, die sich aus Verordnungen oder nationalen Richtlinien ergeben können, die aufgrund von Ermächtigungen in diesem Gesetz erlassen werden.

#### c) Preiswirkungen

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

## V. Befristung

Die Möglichkeit der Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen, weil die Änderungen des Seeaufgabengesetzes, des Schiffssicherheitsgesetzes, des MARPOL-Gesetzes, des Binnenschiffahrtsgesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes, des Arbeitsschutzgesetzes, des Einkommensteuergesetzes und der weiteren Rechtsvorschriften der Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem und europäischem Recht dienen und – soweit es sich um rein nationales Recht handelt – dauernd für die Aufgabenerfüllung durch die Bundesverwaltung benötigt werden.

## VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Gesetz dient unter anderem der weiteren Umsetzung der Richtlinie 96/98/EG und berücksichtigt die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 336/2006. Es wird zudem einer Forderung der Europäischen Kommission entsprochen, die Tätigkeit von Vermessungsschiffen aus dem Anwendungsbereich der Tonnagesteuerregelung auszunehmen (Schreiben der Europäischen Kommission vom 27. März 2007 – Staatliche Beihilfe N 396/98). Das Gesetz entspricht damit dem

Recht der Europäischen Union. Soweit es vorliegend nicht um die Umsetzung von EG-Richtlinien geht, steht Gemeinschaftsrecht nicht entgegen.

## B. Zu den Einzelbestimmungen

### I. Zu Artikel 1 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

#### Zu Nummer 1 (Änderung des § 1)

##### Zu Buchstabe a (Änderung der Nummer 4)

§ 1 Nr. 4 betrifft die ersatzlose Streichung der Wörter „Kompensierung von Peilfunkanlagen“. Regel 19 in Kapitel V des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sieht im Bereich der Navigationsausrüstung keine Ausrüstungspflicht mit oder Kompensierung von Peilfunkanlagen mehr vor. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nimmt keine entsprechenden Prüfungen und Kompensierungen mehr wahr. Die entsprechende Bundesaufgabe kann damit entfallen.

##### Zu Buchstabe b (neue Nummern 4b und 4c)

Die Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG dient der wettbewerbsneutralen Anerkennung von Schiffsausrüstungszertifizierungen im Binnenmarkt, die aus Gründen der Schiffssicherheit durch internationale Übereinkommen vorgeschrieben sind. Dies erfolgt in drei Schritten, erstens durch Prüfung der Ausrüstung (in einem Prüflabor), zweitens Konformitätsbewertung einer benannten Stelle als Zertifizierer und drittens staatliche Marktüberwachung jedes Mitgliedsstaats.

Die Richtlinie ist bislang unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit auf See durch die §§ 4 bis 13 in Verbindung mit der Anlage Abschnitt D Nr. 10 des Schiffssicherheitsgesetzes sowie § 5 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage 1 Abschnitt A.I und § 8 der Schiffssicherheitsverordnung umgesetzt. Diese Bestimmungen sollen bestehen bleiben, bedürfen jedoch vorrangig im Bereich der benannten Stellen und der Marktüberwachung einer Ergänzung.

Anlass zu einer Neuregelung im Seeaufgabengesetz gibt die Frage, inwieweit die von der Richtlinie vorgesehenen Aufgaben durch Behörden oder auch durch juristische Personen des Privatrechts wahrgenommen werden. Der Bereich der Zulassung wird bislang durch Behörden wahrgenommen, obwohl EG-rechtlich eine Wahrnehmung durch Private möglich ist. Der neu eingefügte § 7a Abs. 4 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) spiegelt dies bei der Benennung von Stellen wider.

Die Erweiterung der benannten Stellen nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG auf Private ist auch in der Praxis sinnvoll. Deutschland muss bereits jetzt gemeinschaftsrechtlich Zertifizierungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten anerkennen, bei denen es sich fast ausschließlich um Industriezertifizierer handelt. Deutsche Hersteller nutzen die Möglichkeit, ausländische benannte Stellen zu beauftragen, die auch ausländische Niederlassungen deutscher Gesellschaften sein können. Alle benannten Stellen – wie zum Beispiel der Germanische Lloyd Luxemburg – sind damit bereits auf dem deutschen Markt tätig und stehen im Wett-

bewerb mit der Prüftätigkeit deutscher Behörden. Gleichzeitig fehlt es den deutschen Behörden aber bislang an einer Handhabe, die ausländischen benannten Stellen zu überwachen. In Ausnutzung der Möglichkeit der EG-Schiffsausrüstungsrichtlinie zur Anerkennung privater benannter Stellen durch Deutschland werden diese ebenfalls der deutschen Überwachung unterstellt.

Die Gesetzesänderung vollzieht die bestehende Marktlage rechtskonform und an der Schiffssicherheit orientiert nach.

Begleitet wird die Änderung der Aufgaben in § 1 Nr. 4b durch Änderungen in § 5 Abs. 1 Nr. 1 sowie § 6 Abs. 2. Beide öffnen Konformitätsbewertungsaufgaben nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG geeigneten privaten Stellen, welche den Anforderungen nach einer zu erlassenden Rechtsverordnung entsprechen und anerkannt werden.

Die hoheitliche Marktüberwachung und Aufsicht werden hingegen auf eine Behörde, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), übertragen. Eine Trennung zwischen der Konformitätsbewertung und der Marktüberwachung ist zur Vermeidung von Interessenkonflikten organisatorisch sicherzustellen.

Schließlich wird in § 1 Nr. 4b der – in einem weiten Sinne verstandene – Begriff der Schiffsausrüstung legaldefiniert, indem auf die bereits in § 8 Abs. 1 enthaltenen Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb Bezug genommen wird.

Der Bund übernimmt durch § 1 Nr. 4c hoheitliche Überwachungs- und Aufsichtsaufgaben nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG. Damit wird die bestehende Regelung in Abschnitt A.I.1. der Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung sowie in § 1 Nr. 4 SeeAufgG für die hoheitlichen Bereiche der Marktüberwachung und Aufsicht über benannte Stellen gemeinschaftsrechtskonform ergänzt und klargestellt. Der Begriff der Marktüberwachung wird zudem legaldefiniert. Einzelne Maßnahmen der Marktüberwachung nennen Artikel 12 Abs. 1 und Artikel 13 Abs. 1 der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG. Eine nach § 7a Abs. 3 und 4 SeeAufgG zu erlassende Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird Näheres bestimmen.

#### **Zu Buchstabe c** (neue Nummer 7a)

Die Verpflichtung Deutschlands aufgrund der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. EG Nr. L 113 S. 19) und aufgrund des Übereinkommens Nr. 164 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zur Bereitstellung einer funkärztlichen Beratung ist bereits im Vertrag mit dem Stadtkrankenhaus Cuxhaven umgesetzt worden. Mit dem am 20. Mai 1998 auf unbestimmte Zeit geschlossenen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (damals Bundesministerium für Verkehr) und der Stadt Cuxhaven wurde das Stadtkrankenhaus Cuxhaven als zentrale Stelle für die funkärztliche Beratung benannt und mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt. Die Stadt Cuxhaven verpflichtete sich, allen Schiffen auf See, ungeachtet der Flagge, eine funk-

oder satellitenfunktärztliche Beratung durch ausreichend qualifiziertes medizinisches Personal zu jeder Tages- und Nachtzeit und für die Seeleute unentgeltlich im Stadtkrankenhaus Cuxhaven bereitzuhalten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trägt die hierdurch entstehenden Kosten. Diese Bundesaufgabe wird aus Gründen der Klarheit und Vollständigkeit in den Katalog der Aufgaben nach § 1 des Seeaufgabengesetzes aufgenommen.

#### **Zu Buchstabe d** (Änderung der Nummer 10a)

Diese Änderung betrifft die Ermächtigung zum Erlass der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV) nach § 9 Abs. 1 Nr. 4a SeeAufgG. Die Seeanlagenverordnung regelt das Verfahren zur Genehmigung insbesondere von Windenergieanlagen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee. Die Genehmigungspflicht dient der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und für die Meeresumwelt.

Die Seeanlagenverordnung soll geändert werden, indem unter anderem eine Raumordnungsklausel eingeführt und eine Rechtsgrundlage für die Berücksichtigung weiterer Belange neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Meeresumwelt („sonstige öffentliche Belange“) geschaffen wird.

Um die zunehmenden Konflikte in der AWZ aufgrund der vielfältigen Nutzungen aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Umwelt- und Naturschutz, Wissenschaft und Forschung sowie Verteidigung koordinierten Lösungen zuführen zu können, bedarf die Entwicklung der AWZ einer integrativen Betrachtungsweise nach dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung, welche der Raumordnung innewohnt. Daher wurde mit § 1 Abs. 1 Satz 3 und § 18a des Raumordnungsgesetzes der Anwendungsbereich des Raumordnungsgesetzes auf die AWZ ausgedehnt. Die Raumplanung in der AWZ mittels Aufstellung von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung erfolgt durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Ziele der Raumordnung sollen zukünftig bei der Genehmigung von Anlagen in der AWZ beachtet werden; die Grundsätze der Raumordnung sollen berücksichtigt werden.

Bisher dient die Genehmigungspflicht für Anlagen in der AWZ ausschließlich der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und für die Meeresumwelt. Insbesondere Offshore-Windenergieanlagen können aber auch andere Belange berühren, so dass sich eine Abstimmung der verschiedenen Interessen und Nutzungen empfiehlt. Es handelt sich dabei um die Auswirkungen der Anlagen auf die Fischerei, die Rohstoffgewinnung und militärische Belange (z. B. militärische Übungsgebiete). Dem kommt die Erweiterung der Versagungsgründe auf „sonstige öffentliche Belange“ nach. Der Begriff ist auch weit genug, dass Beeinträchtigungen durch mögliche zukünftige Nutzungen des Meeres (z. B. Marikulturen) berücksichtigt werden können.

Die beabsichtigte Änderung der Seeanlagenverordnung setzt die mit diesem Gesetz vorgenommene Erweiterung der Ermächtigungsgrundlage im Seeaufgabengesetz voraus.

**Zu Buchstabe e** (Änderung der Nummer 12)

§ 1 SeeAufgG enthält den Katalog der Bundesaufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt. Dazu gehört nach Nummer 12 auch die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung bestimmter Daten. Im Hinblick auf den neuen § 9e SeeAufgG, der die Übermittlung von Daten über das bisherige Maß hinaus gestattet und wegen der gestiegenen Sicherheitsanforderungen, muss auch die Liste der Daten in § 1 Nr. 12 SeeAufgG erweitert werden. Zukünftig können im Rahmen der Aufgabenerfüllung durch den Bund auch die Daten der an Bord befindlichen Personen und anerkannter Organisationen, insbesondere Klassifikationsgesellschaften erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Zu den an Bord befindlichen Personen gehören die Besatzungsmitglieder einschließlich des Schiffsführers, Fahrgäste, mitreisende Familienmitglieder, bei Forschungsschiffen die mitreisenden Forscher, gegebenenfalls der Lotse und andere. Diese personenbezogenen Daten werden zur Durchführung von Rettungsmaßnahmen, zur Seeunfalluntersuchung und zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs benötigt.

**Zu Buchstabe f** (neue Nummer 16)

Die Änderung dient der weiteren Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens. Das Internationale Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen – Bekanntmachung vom 23. Mai 2006, BAnz. S. 3994) wurde im Februar 2004 in einer diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verabschiedet. Um die Verschleppung fremder Organismen zu verhindern, schreibt das Übereinkommen ein Ballastwasser-Management vor. Derzeit ist vorgesehen, dass ein Mindeststandard ab 2009 für die ersten Schiffe verpflichtend wird. Systeme zur Behandlung von Ballastwasser müssen nach Maßgabe der von der IMO erstellten Richtlinien genehmigt werden. Die entsprechende Richtlinie (MEPC.125(53)), die der IMO-Umweltausschuss im Juli 2005 beschlossen hat, definiert eine Vielzahl von Anforderungen, die Ballastwasser-Anlagen erfüllen müssen, um die im Übereinkommen festgelegten Standards einzuhalten. Dieses ist Voraussetzung für eine mögliche Typ-Zulassung. Gleichzeitig gibt die Richtlinie Herstellern von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Schiffseigentümern einen Überblick über Form und Inhalt des Zulassungsverfahrens. Systeme und Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser werden derzeit von deutschen Unternehmen entwickelt.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nimmt bereits jetzt Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ballastwasser-Übereinkommen – unabhängig von dessen Ratifikation durch die Staatengemeinschaft – wahr. Dabei geht es um die Durchführung internationaler Verfahren zur vorläufigen Produktzulassung, was im besonderen Interesse deutscher Unternehmen liegt, aber auch um vorbereitende Maßnahmen beispielsweise zur Ausweisung von Ballastwasseraustauschgebieten. Im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit anderen Behörden braucht das Seeaufgabengesetz Regelungen über Aufgaben, Zuständigkeiten und Verordnungsermächtigungen im Zusammenhang mit dem Ballastwasser-Übereinkommen.

§ 1 Nr. 16 (neu) beschreibt die entsprechende Bundesaufgabe und stellt klar, dass dazu auch die IMO-Zulassungsverfahren gehören. Nur so können deutsche Anträge auf internationale Zulassung aktiver Substanzen so wirksam vorbereitet werden, dass deutsche Unternehmen damit Erfolg haben.

**Zu Nummer 2** (Änderung des § 3)

Der neue Absatz 1a gibt den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in Verbindung mit dem neuen § 9e SeeAufgG die Befugnis, die bei ihnen vorhandenen Daten an andere Behörden oder private Stellen weiterzugeben, wenn dies zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen oder zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

**Zu Nummer 3** (Änderung des § 5)**Zu Buchstabe a** (Änderung des Absatzes 1)**Zu Doppelbuchstabe aa** (Änderung der Nummer 1)

§ 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 SeeAufgG ist infolge der Änderung des § 1 Nr. 4 SeeAufgG anzupassen, da benannte Stellen unter der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG auch juristische Personen des Privatrechts sein können. Dies soll der Gesetzestext – in Anlehnung an § 7 Abs. 1 SeeAufgG – deutlicher als bislang formulieren. Zwar erlaubt bereits die bisherige Fassung die Einschaltung Privater als Stelle; eine Stelle kann neben einer Behörde auch ein Privater sein. Jedoch geht der Begriff „übertragen“ typischerweise von einer Übertragung hoheitlicher Befugnisse in Form der Beleihung des Privaten aus. Eine solche Übertragung setzt rechtstechnisch voraus, dass – wie in der bisherigen Fassung des § 1 Nr. 4 SeeAufgG – alle dort genannten und zu übertragenden Bundesaufgaben hoheitlich sind. Nachdem dies etwa für die Prüfung von Schiffsausrüstung nicht zutrifft (siehe Erläuterung zu § 1 Nr. 4 n. F.), ist in diesem Bereich statt auf die Übertragung rechtsklarer auf die Aufgabenwahrnehmung durch Private abzustellen (vgl. begrifflich insoweit auch § 6 Abs. 1 Satz 2 erster Halbsatz für den umgekehrten Fall der Wahrnehmung durch eine Behörde). Die Möglichkeit der Aufgabenwahrnehmung ist entsprechend klarzustellen. Zudem sind der neue § 7a Abs. 4 und § 9c Abs. 1 Satz 1 Nr. 4c SeeAufgG als neue Verordnungsermächtigungen zu nennen.

**Zu Doppelbuchstabe bb** (neue Nummer 1a)

§ 1 Nr. 4b und 4c weisen die Aufgaben der Aufsicht über die benannte Stelle sowie der Marktüberwachung dem Bund zu. Die benannte Stelle ist nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG verantwortlich, Konformitätsbewertungen durch Aufgabenwahrnehmung nach § 1 Nr. 4 wettbewerbsneutral sicherzustellen. Gleichzeitig ist die benannte Stelle zu überwachen. Beide Aufgaben können nach § 1 Nr. 4b und 4c dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aufgrund einer Rechtsverordnung nach § 7a Abs. 3 und 4 SeeAufgG übertragen werden. Für den Umfang der Übertragung auf das BSH ist § 7 Abs. 5 zu beachten. Rettungsmittel, Verhütung der Meeresverschmutzung und Brandschutz bleiben in der Zuständigkeit der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) nach § 6 Abs. 1 Satz 1 SeeAufgG, § 5 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage 1 Abschnitt A.I.1.1 der Schiffsicherheitsverordnung.



Innerhalb des BSH sind aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben die Aufgaben Konformitätsprüfung, benannte Stelle und Marktüberwachung sowie Aufsicht über benannte Stellen organisatorisch zu trennen.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc** (Änderung der Nummer 3)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bereits durch Erlasse aus den Jahren 1999 und 2000 die sachliche und fachliche Mittelüberwachung für die Durchführung des funktionsärztlichen Beratungsdienstes dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie übertragen. Diese Zuständigkeit soll aus Gründen der Klarheit und Vollständigkeit in den Katalog der Aufgaben des BSH nach § 5 SeeAufgG aufgenommen werden.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd** (Änderung der Nummer 4c)

Durch die Änderung werden dem BSH Aufgaben nach dem Ballastwasser-Übereinkommen zugewiesen. Es wäre zwar denkbar, das BSH auch durch Verordnung als zuständige Behörde zu bestimmen. Es spricht aber einiges dafür, die Zuständigkeit für wichtige Themen (auch im Hinblick auf Auswirkungen auf den (Stellen-) Haushalt) gesetzlich zu regeln.

Darüber hinaus ist gegenwärtig die Bestimmung anderer Stellen, die dem BSH zuarbeiten sollen, auch nur durch Gesetz möglich. Noch gibt es keine ausreichende Verordnungsermächtigung. Deshalb soll die Zuständigkeit in einem Gesamtpaket durch eine Änderung in § 5 SeeAufgG geregelt werden.

#### **Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 2)

#### **Zu Doppelbuchstabe aa** (Änderung des Satzes 1)

Bislang ist die deutsche Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL) im Gesetzestext des Absatzes 2 ausdrücklich genannt. Dies hat historische Gründe aus dem gewachsenen deutschen System der Schiffssicherheit. Gemeinschaftsrechtlich ist jedoch auf Grundlage der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20) – EG-Klassenrichtlinie – allgemeiner von anerkannten Organisationen zu sprechen. Durch die Achte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I S. 1417) wurde bereits eine Anpassung in Abschnitt B der Anlage 2 zur Schiffssicherheitsverordnung vorgenommen. Eine entsprechende Klarstellung erfolgt nun auch im Seeaufgabengesetz. Der Germanische Lloyd ist eine solche anerkannte Organisation.

Das BSH bedient sich bei seiner Aufgabenerfüllung der von Deutschland anerkannten Organisationen. Dies erfolgt auf der Grundlage eines Vertrages mit der jeweiligen anerkannten Organisation, der diese Organisation zu den benötigten Unterstützungsleistungen verpflichtet. Im Gegenzug erhält die anerkannte Organisation die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen für Schiffe unter deutscher Flagge anzubieten.

Im Weiteren ist die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) durch Gesetz über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 2009) in die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommu-

nikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) aufgegangen; die Behördenbezeichnung ist anzupassen.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb** (Ergänzung des Satzes 2)

Die Ergänzung betrifft die Durchführung von Kontrollen zur Abwehr äußerer Gefahren nach Regel 9 Kapitel XI-2 SOLAS durch die See-Berufsgenossenschaft. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 4b in Verbindung mit § 1 Nr. 13 des Seeaufgabengesetzes hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Aufgabe der Überwachung der zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erforderlichen Sicherungssysteme. Eine andere Stelle kann nur durch Gesetz, Verordnung oder eine Vereinbarung mit den Ländern bestimmt werden. Durch die vorliegende Änderung wird die See-Berufsgenossenschaft damit beauftragt, im Zusammenhang mit der von ihr nach § 12 der Schiffssicherheitsverordnung bei der Hafenstaatkontrolle vorzunehmenden Überprüfung der Schiffszeugnisse auch die Kontrolle des internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes durchzuführen.

Liegt ein triftiger Grund für die Annahme vor, dass das Schiff nicht den Vorschriften des Kapitels XI-2 SOLAS oder des Teils A des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) entspricht oder wird kein gültiges Zeugnis vorgelegt, informiert die See-Berufsgenossenschaft unverzüglich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständige Behörde. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie trifft dann ggf. die erforderlichen Maßnahmen (z. B. Überprüfung des Schiffes, Auf- und Festhalten des Schiffes, Beschränkungen des Schiffsbetriebs, insbesondere der Bewegungsfreiheit innerhalb des Hafens, Ausweisung des Schiffes aus dem Hafen).

#### **Zu Doppelbuchstabe cc** (neuer Satz 4)

Bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach dem Ballastwasser-Übereinkommen soll das BSH die Funktion einer zentral zuständigen Behörde mit Konzentrationswirkung erhalten und wird damit im Außenverhältnis gegenüber Antragstellern seiner Aufgabe als zentraler maritimer Dienstleister gerecht. Es steht aber fest, dass das BSH nicht alle damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben selbst erledigen kann; das gilt insbesondere im Rahmen der Zulassungsverfahren von Ballastwasser-Anlagen für toxikologische Untersuchungen und für Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit. Ein Teil dieser anderen Behörden steht bereits fest (Bundesinstitut für Risikobewertung – BfR, Umweltbundesamt – UBA und See-Berufsgenossenschaft – See-BG), es ist aber auch denkbar, dass die Hilfe weiterer Stellen (nicht notwendig Behörden) erforderlich ist, die jetzt im Einzelnen noch nicht benannt werden können.

Es ist effektiver für alle beteiligten Stellen und kundenfreundlicher, wenn nur das BSH als zuständige Behörde gegenüber dem Antragsteller auftritt, aber in klar geregelten Verfahren intern die notwendige Beteiligung anderer Stellen im Rahmen ihrer ohnehin bestehenden Zuständigkeit sicherstellt, als das Zulassungsverfahren so aufzuteilen, dass der Antragsteller bei verschiedenen Behörden Teilgenehmigungen sammeln muss.

Soweit das BSH sich der anderen Behörden bedient, besteht für diese eine Verpflichtung zur Mitwirkung an der Auf-

gabenerfüllung des BSH. Es ist organisatorisch sicherzustellen, z. B. durch eine entsprechende Anpassung der Geschäftsverteilungspläne, dass die betroffenen Behörden personell in der Lage sind, ihren Mitwirkungspflichten nachzukommen.

Soweit es dabei um die Mitwirkung bei Amtshandlungen des BSH geht, ist vorgesehen, bei der Anpassung der BSH-Kostenverordnung in der jeweiligen Gebühr den Aufwand der anderen Behörden zu berücksichtigen und die Einnahmen auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den betroffenen Behörden aufzuteilen. Dadurch kann ein erheblicher Teil der Kosten für neue erforderliche Stellen oder Planstellen kompensiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird für die nächsten Haushaltsanmeldungen ein geschlossenes Konzept vorgelegt.

#### **Zu Nummer 4** (Änderung des § 6)

##### **Zu Buchstabe a** (Änderung des Absatzes 1)

Die Änderung passt die Bezeichnung von Sicherheitsmanagementsystemen nach dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) entsprechend der neuen Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Rates vom 15. Februar 2006 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. EU Nr. L 64 S. 1) sprachlich an. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Außerdem wird Absatz 1 durch einen Verweis auf die neue Verordnungsermächtigung nach § 7a Abs. 4 SeeAufgG ergänzt.

##### **Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 2)

Es werden zwei redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die – wie in § 5 Abs. 2 SeeAufgG für das BSH – auch bei der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) die Heranziehung juristischer Personen des Privatrechts betreffen. Der Begriff der anerkannten Organisation wird aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen als Regelfall verwendet, ohne die bisherigen Aufgaben des Germanischen Lloyd zu ändern.

Zudem wird die Satzstruktur an den Regelfall – nämlich die Wahrnehmung durch die anerkannte Organisation – angepasst; die bisherige Fassung wurde durch die Formulierung „soweit“ teils zu Unrecht als Ausnahmefall verstanden.

§ 6 Abs. 2 Satz 2 unterscheidet Aufgaben innerhalb und außerhalb der Klassenrichtlinie 94/57/EG. Der Bereich der Klassenrichtlinie 94/57/EG umfasst die Schiffsüberprüfung und Schiffsbesichtigung auf der Grundlage internationaler Übereinkommen wie SOLAS (§ 6 Abs. 2 Satz 1 n. F.), während der übrige Bereich (Nicht-SOLAS) von § 6 Abs. 2 Satz 2 n. F. angesprochen wird. Satz 2 erfasst damit namentlich Sicherheitsstandards in besonderen Fällen nach den §§ 5, 5a und 6 der Schiffssicherheitsverordnung, soweit nicht anderweitig geregelt.

Verweist ein innerstaatlicher oder ein EG-Rechtsakt auf die Klassenrichtlinie 94/57/EG, indem er von anerkannten Organisationen spricht, wie zum Beispiel die Fahrgastschiffsrichtlinie 98/18/EG, ist ebenfalls § 6 Abs. 2 Satz 1 anwendbar.

#### **Zu Nummer 5** (Änderung des § 7)

##### **Zu Buchstabe a** (Änderung in Absatz 1)

Im Zusammenhang mit der geplanten Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe (VkB1. 2000 S. 57, zuletzt geändert durch RL vom 11. April 2002 – VkB1. S. 343 – und vom 12. März 2003 – VkB1. S. 205) nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 der Schiffssicherheitsverordnung soll die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW) mit der Ausstellung von Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe von unter 15 Metern Länge und der Erhebung der Kosten beauftragt werden. Bisher wurde diese Aufgabe nach § 6 SeeAufgG von der See-Berufsgenossenschaft wahrgenommen. Die Änderung in § 7 Abs. 1 des Seeaufgabengesetzes ist erforderlich, um eine rechtliche Grundlage für diese Beauftragung zu schaffen.

Bei der Anpassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe werden die Informationspflichten, die im Rahmen der Beantragung eines Sicherheitszeugnisses zu erfüllen sind, dahingehend modifiziert, dass der Antrag nicht mehr bei der See-Berufsgenossenschaft, sondern bei der GSHW zu stellen ist.

Alternativ kommt auch eine Beauftragung der beiden Sportbootverbände Deutscher Segler-Verband und Deutscher Motoryachtverband in Betracht.

Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Änderung keinen Einfluss auf die Höhe der sich aus den Informationspflichten ergebenden Bürokratiekosten haben wird.

##### **Zu Buchstabe b** (Aufhebung des Absatzes 3)

§ 7 Abs. 3 forderte bisher die Beteiligung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (heute: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen) bei der Beauftragung von juristischen Personen des privaten Rechts für die Abnahme von Prüfungen und die Erteilung der Funkzeugnisse. Diese Behörde ist bereits seit mehreren Jahren nicht mehr mit der Durchführung von Prüfungen und der Erteilung von Funkzeugnissen befasst. Absatz 3 ist dadurch überflüssig geworden und kann aufgehoben werden.

#### **Zu Nummer 6** (neuer § 7a)

§ 7a enthält Vorschriften zur Schiffsausrüstung, die insbesondere die Aufgabennormen des § 1 Nr. 4b und 4c SeeAufgG ausfüllen sowie die Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG ausführen. Der Begriff der Schiffsausrüstung ist in § 1 Nr. 4b SeeAufgG bestimmt. § 7a enthält in den Absätzen 1 und 2 materiell-rechtliche Anforderungen an das Inverkehrbringen (Absatz 1) und staatliche Eingriffe (Absatz 2), welche durch eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zukünftig konkretisiert werden.

Die Absätze 3 und 4 enthalten Verordnungsermächtigungen, wobei Absatz 3 Sicherheitsanforderungen sowie Anforderungen an die in § 1 Nr. 4c legaldefinierte Marktüberwachung und Absatz 4 Anforderungen an die benannte Stelle betrifft.

Absatz 5 bestimmt schließlich, dass bestimmte Aufgaben bei der Zulassung oder Überwachung benannter Stellen auf Ebene des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtent-

wicklung wahrgenommen werden dürfen; Einzelheiten wird eine nach § 7a Abs. 3 und 4 zu erlassende Rechtsverordnung bestimmen. Eine solche Regelung findet sich für die Benennung zuständiger Stellen bereits in Abschnitt A.I.1.1 Satz 2 der Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherungsverordnung.

#### **Zu Nummer 7** (Änderung des § 8)

##### **Zu Buchstabe a** (Änderung des Absatzes 1)

Anders als im öffentlichen Straßenverkehr innerhalb des Geltungsbereichs des Straßenverkehrsgesetzes (§§ 6, 24 und 24a StVG) und der Straßenverkehrsordnung (§ 36 Abs. 5 StVO), wo jederzeit eine verdachtsunabhängige Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit von Verkehrsteilnehmern zulässig ist und Polizeibeamte dazu ermächtigt sind, fehlt es im Bereich der Seeschifffahrt an einer vergleichbaren Regelung. Hier sind entsprechende Maßnahmen (Aufstoppen) und Überprüfungen der Verkehrstüchtigkeit (z. B. Alkohol- oder Drogentest) nur möglich, wenn bereits der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat besteht. Die Aufdeckung von Fahrten verkehrsuntüchtiger Personen ohne von außen erkennbare Verdacht erregende Umstände ist dadurch erheblich erschwert.

Die Verkehrsteilnehmer müssen insbesondere die Regeln für das Verhalten im Verkehr nach § 3 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) einhalten. Nach § 3 Abs. 3 SeeSchStrO darf ein Fahrzeug nicht führen oder nicht als Besatzungsmitglied tätig werden, wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Schiffes oder in der sicheren Ausübung einer anderen Tätigkeit als Besatzungsmitglied behindert ist.

Die vorliegende Änderung dient der Vorbeugung und Aufdeckung von Fahrten durch Personen, die den Anforderungen des § 3 SeeSchStrO unterliegen, indem sie die Bediensteten der mit der Wahrnehmung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben beauftragten Behörden befugt, die Verkehrstüchtigkeit von Verkehrsteilnehmern in der Seeschifffahrt jederzeit zu überprüfen und zu diesem Zweck Wasserfahrzeuge anzuhalten und zu betreten.

Außerdem nimmt Absatz 1 redaktionell die gesetzliche Begriffsbestimmung in § 1 Nr. 4b SeeAufgG auf. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden, da die Legaldefinition in § 1 Nr. 4b SeeAufgG ihrerseits den bisherigen Text des Absatzes 1 aufnimmt.

##### **Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 2)

Die Änderung in Absatz 2 verweist ebenfalls auf die Definition des Begriffs „Schiffsausrüstung“ in § 1 Nr. 4b SeeAufgG. Der Wortlaut des § 8 kann im Hinblick auf diese Begriffsbestimmung knapper gefasst werden.

##### **Zu Buchstabe c** (neuer Absatz 4)

Absatz 2 verpflichtet Eigentümer und Führer von Wasserfahrzeugen sowie Hersteller von Schiffsausrüstung zur Mitwirkung bei Überwachungsmaßnahmen nach Absatz 1. Der neue Absatz 4 stellt klar, dass Auskunftsverweigerungsrechte nach den allgemeinen Vorschriften bestehen können, die einer Mitwirkung nach Absatz 2 entgegen gehalten werden können.

#### **Zu Nummer 8** (Änderung des § 9 Abs. 1)

##### **Zu Buchstabe a** (Änderung des Satzes 1)

##### **Zu Doppelbuchstabe aa** (Änderung der Einleitung)

Die Änderung wird wegen der weiteren Änderungen in Satz 1 notwendig. Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird erweitert. Sie ist nicht mehr auf Rechtsverordnungen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs auf Wasserflächen und in Häfen beschränkt, sondern umfasst jetzt auch Vorschriften, die ausschließlich dem Schutz der Meeresumwelt dienen. Dies ist erforderlich, um z. B. das Ballastwasser-Übereinkommen angemessen in nationales Recht umsetzen zu können. Die neue Nummer 4b ermächtigt zu Rechtsverordnungen zur Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens, das die Verschleppung fremder Organismen verhindern soll, und ausschließlich umweltschützende Ziele hat. Der alte Einleitungssatz, der nur den Erlass von Verordnungen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs betrifft, kann deshalb nicht beibehalten werden. Der Verweis in § 9 Abs. 2 SeeAufgG braucht nicht angepasst zu werden. Er gilt, wie bisher, ergänzend für die Verordnungen, die vorrangig zur Gefahrenabwehr erlassen werden, daneben aber auch Umweltschutzaspekte regeln.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb** (Änderung der Nummer 2)

Die Änderung ist redaktioneller Art. Sie folgt der Änderung in der Einleitung des Satzes 1.

##### **Zu Doppelbuchstabe cc** (Änderung der Nummer 3)

Diese Änderung erweitert die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Das BMVBS kann auf dieser Grundlage in seinen seeschiffahrtsrechtlichen Rechtsverordnungen den Entzug oder das Ruhen von Fahrerlaubnissen oder die Erteilung eines Fahrverbotes vorsehen, wenn ein alkoholisiert oder durch andere Mittel berauschter Schiffsführer durch sein Verhalten eine abstrakte Gefahr für den Schiffsverkehr darstellt.

##### **Zu Doppelbuchstabe dd** (Änderung der Nummer 4a)

Diese Änderung ergänzt die Änderung in § 1 Nr. 10a SeeAufgG. Sie enthält die erweiterte Ermächtigung zum Erlass einer Seeanlagenverordnung. Dabei wird neben der bereits in § 1 Nr. 10a geregelten Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung und sonstiger öffentlicher Belange auch eine Rechtsgrundlage für eine Sicherheitsleistung hinsichtlich des Rückbaus aufgellassener Anlagen geschaffen.

Es besteht ein Bedürfnis, das Risiko abzusichern, dass ein Anlagenbetreiber die Anlagen nach Einstellung des Betriebs nicht beseitigt, z. B. weil er zahlungsunfähig geworden ist. Windenergieanlagen oder andere Anlagen würden in einem solchen Fall als Hindernisse im Meer verbleiben und so eine Beeinträchtigung für den Schiffsverkehr und die Meeresumwelt darstellen. Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen bestimmt in seinem Artikel 60 Abs. 3 Satz 2, dass alle aufgegebenen oder nicht mehr benutzten Anlagen oder Bauwerke zu beseitigen sind, um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten. Das bedeutet, dass der Rückbau bei



Zahlungsunfähigkeit des Betreibers ggf. auf Kosten des Staates erfolgen müsste. Diesem Risiko wird durch die Verpflichtung des Antragstellers, vor Errichtung der Anlage eine Sicherheit zu leisten, begegnet.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd** (neue Nummer 4b)

Nummer 4b betrifft die Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens. Es ist davon auszugehen, dass zu dessen Umsetzung – auch für die vorbereitenden Maßnahmen – noch erheblicher Regelungsbedarf im Detail erforderlich ist. Deshalb erhält § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4c SeeAufgG eine Verordnungsermächtigung, um weitere Einzelheiten durch Ministerverordnung regeln zu können. Dazu gehört insbesondere das Verfahren.

#### **Zu Buchstabe b** (Änderung des Satzes 2)

§ 9 Abs. 1 Satz 2 SeeAufgG lässt schon jetzt für die meisten Ministerverordnungen nach Satz 1 zu, dort die zuständigen Behörden zu bestimmen, wenn der Bund zuständig ist. Dabei gibt es keine Beschränkung auf nachgeordnete Behörden. Weil die Aufgabe „Ballastwasser“ in den Katalog der Bundesaufgaben aufgenommen und in § 9 Abs. 1 Satz 1 eine Verordnungsermächtigung zur Regelung von Detailfragen eingestellt wurde, wird es möglich, durch Verordnung auch die zuständigen Behörden zu bestimmen – und zwar auch nachgeordnete Behörden anderer Ressorts –, ohne dass deshalb die Verordnung im Einvernehmen oder gar gemeinsam zu erlassen wäre. Es wäre nur die Abstimmung nach GGO erforderlich.

Im Falle des Ballastwasser-Übereinkommens könnte z. B. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) für den überwiegenden Teil der Aufgaben als zuständig bestimmt werden, das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) und das Umweltbundesamt (UBA) als zuständige Behörden für unterschiedliche toxikologische Untersuchungen. Dies würde aber zu einer Zersplitterung der Zuständigkeiten führen.

In einer Ressortbesprechung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) wurde ein effektiveres Verfahren abgestimmt. Im Ergebnis wurde eine Änderung des Seeaufgabengesetzes, die auch Problemlösungen für andere Fälle, z. B. nach Anlage II des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), die Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe (Chemikalien) enthält, oder für Tankreiniger, bei Bedarf aber auch für weitere Aufgabenbereiche bietet, bevorzugt.

Die bisher geltende Fassung des § 9 Abs. 1 Satz 2 reicht dafür aber nicht mehr aus; außerdem geht es dabei nicht nur um Ballastwasser, sondern auch um Tankreiniger und möglicherweise um weitere MARPOL-Vorschriften. So soll insbesondere die Möglichkeit geschaffen werden, durch Verordnung zu bestimmen, dass andere Stellen das BSH unterstützen, wenn sich in Zukunft durch praktische Erfahrungen zeigt, dass für bestimmte Teilaufgaben bei Ballastwasser die Beteiligung anderer nicht nur fallweise, sondern

generell erforderlich ist. Darüber hinaus soll nicht nur in diesen Fällen, sondern in allen gesetzlich geregelten Beteiligungsfällen ein klares Verfahren im Interesse aller Betroffenen geregelt werden. Deshalb wird § 9 Abs. 1 Satz 2 SeeAufgG grundlegend neu gefasst und inhaltlich so erweitert, dass bei Bedarf in den wesentlichen Anwendungsfällen des § 9 Abs. 1 Satz 1 SeeAufgG flexible Verwaltungsstrukturen und Verfahren eingeführt werden können.

#### **Zu Buchstabe c** (Einfügung eines neuen Satzes 4)

Die Regelung ermöglicht zum einen die Regelung des der Prüfung, Zulassung und Überwachung zugrunde zu legenden Verfahrens. Zum anderen kann auch die Art und Weise der Berücksichtigung der in § 1 Nr. 10a genannten Belange z. B. durch eine Gewichtung geregelt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die sonstigen Belange keinen grundsätzlichen Vorrang vor der Windenergienutzung in der AWZ haben. Es geht darum, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach der Seeanlagenverordnung alle berechtigten Belange zu erfassen und mit dem Ziel zu gewichten, einen gerechten Ausgleich zu erreichen. Die Genehmigung der Anlage darf nur dann versagt werden, wenn der im konkreten Genehmigungsverfahren festgestellte sonstige Belang unter Berücksichtigung aller Umstände einschließlich möglicher Nebenbestimmungen überwiegt.

#### **Zu Buchstabe d** (Satz 4 wird zu Satz 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus der Änderung in Buchstabe c.

Die Änderung des neuen Satzes 5 ist redaktioneller Art und erfolgt zur Berichtigung der Verweisung.

#### **Zu Nummer 9** (Änderung des § 9c)

Die Verordnungsermächtigung im neuen § 7a SeeAufgG soll – wie die Verordnungsermächtigung in den §§ 9 und 9a – auch zum Erlass begleitender Regelungen insbesondere zu Zuständigkeiten sowie Gebühren und Auslagen ermächtigen. Entsprechend sind die bisherigen Verweise auch auf den neuen § 7a SeeAufgG zu erstrecken.

#### **Zu Nummer 10** (neuer § 9e)

##### **Allgemeines**

Das Seeaufgabengesetz enthielt bis zum 1. Juli 2004 einen § 9e, der die Erhebung, Verarbeitung, Nutzung und Übermittlung personenbezogener Daten regelte. Diese Vorschrift wurde durch Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 25. Juli 2004 (BGBl. I S. 1389) mit der Begründung aufgehoben, die Problematik sei umfassend und abschließend im Bundesdatenschutzgesetz geregelt. Die Erfahrung der letzten zwei Jahre hat jedoch gezeigt, dass die Aufhebung des alten § 9e zu Schwierigkeiten führt und ein Bedarf für eine umfassend rechtlich abgesicherte Datenerhebung und -weitergabe sowie zur Klarstellung vorhandener Datenerhebung und -weitergabe besteht.

Datenschutzrechtliche Probleme gibt es insbesondere in folgenden Bereichen:

- Weitergabe der bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu schifffahrtspolizeilichen Zwecken vorhandenen Daten an Sicherheitsbehörden



(z. B. Bundespolizei, Wasserschutzpolizei) zum Zwecke der grenzpolizeilichen Aufgabenerfüllung und private Unternehmen (z. B. Hafendienstleister, Schiffsmelddienst) zur Erfüllung der nach dem Seeaufgabengesetz bestehenden Aufgaben oder aufgrund bereichsspezifischer Ermächtigungsgrundlagen für andere Zwecke,

- Teilnahme an der weltweiten Datenbank des Unternehmens Lloyd's Register-Fairplay (LR-F) „IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number Scheme“, mit der Schiffs- und Reederdaten gesammelt und allen beteiligten Staaten und Unternehmen zugänglich gemacht werden sollen,
- Veröffentlichung der Ergebnisse von Seeunfalluntersuchungen und Entscheidungen der Seeämter.

### Zu den Problemfeldern im Einzelnen

#### 1. Weitergabe von Daten an Sicherheitsbehörden

Die Sicherheitsbehörden des Innen- und Finanzressorts (Bundespolizei, Wasserschutzpolizeien der Länder, Zoll) benötigen für die Durchführung ihrer gesetzlich zugewiesenen Aufgaben von der WSV die dort vorhandenen personenbezogenen Daten. Dabei handelt es sich z. B. auch um Besatzungsverzeichnisse und Fahrgastlisten, die der Verkehrszentrale Wilhelmshaven von den Schiffen übermittelt werden.

Nach dem neuen § 9e Abs. 2 SeeAufgG werden der Bundespolizei die jeweils für die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung erforderlichen Daten übermittelt. Die Bundespolizei ist u. a. berechtigt die Crew- und Passagierlisten zu überprüfen. Besatzungs- und Passagierlisten sind daher spätestens bei der Ankunft im Hafen den für die grenzpolizeiliche Kontrolle zuständigen Beamten vorzulegen (Schengener Grenzkodex, Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI, Ziffer 3.1.2). Im Bereich der Kreuzschifffahrt erfolgt grundsätzlich eine Übermittlung der Namenslisten vor Ankunft des Schiffes (vgl. Schengener Grenzkodex, Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI, Ziffer 3.2.4). Damit soll sichergestellt werden, dass eine einreisende Person keine tatsächliche, gegenwärtige und erhebliche Gefahr für die innere Sicherheit, die öffentliche Ordnung, die internationalen Beziehungen der Mitgliedstaaten oder die öffentliche Gesundheit darstellt. Drittstaatsangehörige werden eingehend kontrolliert. Diese Vorschriften ergänzen die nationale Erhebungs- und Empfangsermächtigung des § 21 des Bundespolizeigesetzes (BPolG).

Die bestehende Ermächtigung der Bundespolizei zur Erhebung der Daten wird nunmehr durch eine korrespondierende Befugnis der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergänzt, die von ihr bereits zu schifffahrtspolizeilichen Zwecken erhobenen Daten an die Bundespolizei weiter zu leiten, um eine erneute Erhebung derselben Daten zu vermeiden. Zudem lassen sich mit einer frühestmöglichen Übermittlung der Daten Sicherheitsgewinne erzielen, da Risikopersonen früher erkannt werden können. Schließlich ergänzt die Regelung die bereits bestehende Verpflichtung der WSV nach § 62 Abs. 2 Nr. 3 in Verbindung mit Absatz 6 BPolG zur rechtzeitigen und unentgeltlichen Mitteilung tatsächlicher Verkehrsbewegungen. Die Verwendung der Daten erfolgt nach § 29 BPolG. Die Festlegung von Einzelheiten der Übermittlung erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung.

Ein weiterer Anwendungsfall ist die geplante Schiffsunfalldatenbank. Die Behandlung von Schiffsunfällen ist zurzeit sehr uneinheitlich. So fehlt z. B. eine gemeinsame Definition des Begriffs Schiffsunfall und eine brauchbare Abgrenzung zum Unfall im Schiffsbetrieb. Das zuständige Fachreferat im BMVBS hat deshalb eine Projektgruppe eingerichtet mit dem Auftrag, eine bundesweit einheitliche, für die Zwecke der Wasserschutzpolizei und der WSV geeignete, für den See- und den Binnenbereich gleichermaßen nutzbare Schiffsunfalldatenbank auszuarbeiten. Die Datenbank soll der Aufnahme und Auswertung von Schiffsunfällen (einschließlich Sportboote) auf Bundeswasserstraßen und in den an Bundeswasserstraßen gelegenen Häfen dienen. Zu diesem Zweck wurde ein Meldeblatt entworfen, das von der Polizei bei der Aufnahme von Unfällen auszufüllen ist. Dieses Meldeblatt dient der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, der Ermittlung von Unfallschwerpunkten, der Ermittlung von Unfallursachen und statistischen Zwecken. Langfristiges Ziel ist eine Vernetzung des Vorgangsbearbeitungssystems der Polizeien mit der WSV-Schiffsunfalldatenbank.

Soweit hierbei personenbezogene Daten erhoben und weitergeleitet werden, schafft der neue § 9e im Vorgriff auf die spätere Einführung einer Schiffsunfalldatenbank die für die geplante Zusammenarbeit erforderliche Rechtsgrundlage im Seebereich. Die Ermächtigungsgrundlage für die Schiffsunfalldatenbank wird nach Abschluss der Vorarbeiten geschaffen.

#### 2. Weitergabe von Daten an Private

Die Weitergabe von Schiffsdaten (Schiffsname, Position, Ankunftszeit) durch Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an die inzwischen privatisierten Hafenbetriebe der Länder sowie an private Schiffsmelddienste und andere Unternehmen, die als Dienstleister im Hafen tätig sind (Schlepperbetriebe, Kaibetreiber, Festmacher, Reparatur- und Servicebetriebe etc.) ist aus Gründen eines effizienten Hafenumschlags unabdingbar. Auf diesen Umstand hat insbesondere der Hafen Hamburg eindringlich hingewiesen.

Dem Bund obliegen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt nach § 1 Nr. 1 SeeAufgG unter anderem die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen und nach § 1 Nr. 12 SeeAufgG die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten über Seeschiffe einschließlich der Namen und Anschriften der Eigentümer und Betreiber. Die Weitergabe von Schiffsdaten durch die WSV an Schiffsmelddienste und Hafenbetriebe wird von diesen Aufgaben umfasst.

Mit Hilfe der AIS-Daten (AIS = Automatic Identification System) lassen sich Schiffsbewegungen früher und weitaus präziser, als dies früher der Fall war, erfassen. Seit 2002 (gestaffelt bis 2008) gibt es nach Kapitel V des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) eine Ausrüstungspflicht mit AIS-Anlagen, die durch die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EG des Rates vom 27. Juni 2002 (ABl. EG Nr. L 208 S. 10) ergänzt wird. AIS ist ein kooperatives Navigationshilfsmittel, welches ständig an alle im UKW-Be-

reich (40–50 km) befindlichen, entsprechend ausgerüsteten Fahrzeuge und Landstationen alle verkehrsrelevanten Informationen sendet.

Hierdurch wird die Kollisionsverhütung auf See auch bei schwerem und unsichtigem Wetter wesentlich verbessert, die Küstenstaaten werden über den Verkehr in ihren Gewässern ständig unterrichtet und es steht ein neues Werkzeug zur Überwachung und Verkehrsflussoptimierung in VTS-Gebieten (VTS = vessel traffic services – Schiffsverkehrsdienste) zur Verfügung.

Die folgenden Daten sind ständig an Bord der Schiffe und an entsprechend ausgerüsteten Landstationen verfügbar:

IMO-Schiffsidentifikationsnummer (sofern Angabe verfügbar), Rufzeichen und Schiffsname, Länge und Breite, Schiffstyp, Schiffsposition (verbunden mit einer Aussage über Genauigkeit und Zuverlässigkeit dieser Angabe), Zeit in UTC, Kurs über Grund, Geschwindigkeit über Grund, rechtweisender Kurs, Navigationszustand (zum Beispiel: manövrierunfähig, vor Anker), Tiefgang des Schiffes, Art der gefährlichen Ladung, Bestimmungshafen und voraussichtliche Ankunftszeit (nach Entscheidung des Kapitäns), Routenplan (Wegepunkte).

Diese Sendungen erfolgen im Sekundentakt und beseitigen die Anonymität des Schiffsverkehrs vor den Küsten. Sie sind nicht durch Wetter beeinflussbar.

Die AIS-Daten werden durch die Verkehrszentralen entgegengenommen und unterstützen das VTS-Personal bei der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Aufgaben (Verkehrslenkung, Warnhinweise). Diese Schiffsdaten sind aber auch für private Dienstleister im Bereich der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft von Bedeutung. Mit Hilfe der Schiffsdaten kann das gesamte Hafenmanagement einschließlich der Anschlusslogistik (Speditionen, Bahn etc.) unterstützt werden. Der Schiffsverkehr im Hafen kann damit reibungsloser und sicherer organisiert werden. Besonders große Schiffe, Schiffe mit gefährlicher Ladung oder Schiffe, die ein polizeiliches Sicherheitsrisiko darstellen (illegale Einwanderer oder Terroristen an Bord) können rechtzeitig einen geeigneten Liegeplatz zugewiesen bekommen, Verloader oder Einsatzkräfte können frühzeitig informiert werden. Weitere mögliche Nutzer sind Terminalbetreiber, Schiffsausrüster, Schiffsmakler, Festmacherfirmen, sonstige Dienstleister für die Schifffahrt (wie z. B. Wäschereien) und die Schiffsmeldedienste, die Schiffsdaten aufbereiten und ihren Kunden zur Verfügung stellen, soweit die Datenübermittlung dazu dient, die Leistungsfähigkeit der Seehafens zu fördern.

Um den Interessen der Häfen im Rahmen des bisher rechtlich Möglichen nachzukommen, hat z. B. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord eine Vereinbarung mit dem Amt Hamburg Port Authority abgeschlossen, wonach die Hafenbehörde die Schiffsdaten, die sie zur Erfüllung ihrer schiffahrtspolizeilichen Aufgaben im Delegationsgebiet der Elbe von den Verkehrszentralen der WSV erhält, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen auch privaten Dritten zur Verfügung stellen kann. Über den Bereich Hamburg hinaus bestehen zurzeit keine vergleichbaren Vereinbarungen.

Seitens der Hafenwirtschaft besteht der Wunsch, Schiffsnamen, Liegeplatz, Bruttoreaumzahl (BRZ), Länge, Breite, Tiefgang, Position im Revier, Ankunfts- und Abfahrzeit von

Fahrzeugen, die im Hafen sind oder auf diesen zulaufen, frei zugänglich im Internet zu veröffentlichen, evtl. auch den Namen der Reederei (Hafen Hamburg online, interaktiver Hafenplan). So könnten z. B. Speditionen im Hinterland leicht erfahren, wann ihre Ladung den Hamburger Hafen passiert, und auch die lokale Hafenwirtschaft könnte sich schneller einen Überblick über die Belegung der Terminals im Hamburger Hafen verschaffen. Einen vergleichbaren Service gebe es bereits in den Häfen von Amsterdam ([www.amsterdamports.nl](http://www.amsterdamports.nl)), Rotterdam ([www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)) und Le Havre (<http://extrapah.havre-port.net>). Gegebenenfalls könnten die Informationen passwortgeschützt einem nur beschränkten Nutzerkreis, der ein nachgewiesenes wirtschaftliches Interesse daran hat, zugänglich gemacht werden.

Nach Aufhebung des alten § 9e SeeAufgG wurde die Weitergabe von Schiffsdaten an Private im Rahmen des § 16 Abs. 1 Nr. 2 BDSG grundsätzlich als zulässig erachtet.

Dies setzt aber voraus, dass der Dritte, an den die Daten übermittelt werden, ein berechtigtes Interesse an der Kenntnis der Daten glaubhaft darlegt und der Betroffene kein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat. Im Falle der Hafendienstleister kann ein entsprechendes Interesse unterstellt werden. Eine für jedermann zugängliche Veröffentlichung im Internet unabhängig von dem Nachweis eines berechtigten Interesses wird davon aber nicht mehr gedeckt.

Die Richtlinie 2002/59/EG, mit der das AIS als Schiffsverkehrsinformationssystem eingeführt wurde, verpflichtet in Artikel 24 die Mitgliedstaaten, die Vertraulichkeit aller Daten, die infolge der Umsetzung der Richtlinie durch die Behörden erlangt werden, zu schützen. Auch in der IMO wird hinsichtlich der Sicherheitsaspekte, die mit einer freien AIS-Datenweitergabe verbunden sind, Handlungsbedarf gesehen. In der 79. Sitzung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (MSC) im Dezember 2004 wurde die freie Veröffentlichung der AIS-Daten im Internet ausdrücklich unter Verweis auf die Sicherheitslage missbilligt (MSC 79/23).

Neben diesen Aspekten, die mehr für eine restriktive Handhabung der Datenweitergabe sprechen, ist aber andererseits zu berücksichtigen, dass Schiffsdaten die Basis jeglicher Hafenlogistik sind. Die an der Transportkette Beteiligten benötigen präzise und aktuelle Daten über eingehende und ablegende Schiffe für eine zügige Organisation des Umschlags und des weiteren Transports. Schiffsmeldedienste leisten mit der kundengerechten Aufarbeitung der Daten einen wesentlichen Beitrag für das Hafenmanagement. Von erheblicher Bedeutung ist dabei das schnelle Zurverfügungstellen zuverlässiger aktueller Daten. Für die vom BMVBS unterstützte Telematik im Verkehr sind diese Angaben unerlässlich.

Die Verantwortung für die Rechtmäßigkeit einer Übermittlung liegt nach § 15 Abs. 2 des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) grundsätzlich bei der übermittelnden Stelle. Deshalb ist es für die Behörden der WSV unerlässlich, die Grundsätze der Weitergabe an Private einheitlich zu gestalten und rechtlich abzusichern. Es ist daher notwendig, eine Regelung für die Weitergabe von Schiffsdaten an nicht-öffentliche Stellen herbeizuführen, die gleichermaßen den unabdingbaren datenschutz- und wettbewerbsrechtlichen Anforderungen, den Sicherheitsinteressen, wie den Bedürfnissen der Hafenwirtschaft gerecht wird. Das Bundesdaten-

schutzgesetz lässt in § 16 Abs. 1 Nr. 1 BDSG die Datenübermittlung an nichtöffentliche Stellen zu, wenn sie zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der übermittelnden Stelle liegenden Aufgaben erforderlich ist und die Voraussetzungen vorliegen, die eine Nutzung nach § 14 BDSG zulassen würden. Eine solche Nutzung ist nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 BDSG zulässig, wenn eine Rechtsvorschrift dies vorsieht. Diese Rechtsvorschrift wird durch Änderung des Seeaufgabengesetzes und eine entsprechende Verordnung geschaffen.

Der neue § 9e SeeAufgG schließt auch eine Regelungslücke bei der Erhebung von Schiffsdaten durch die WSV, insbesondere mit AIS und über den Schiffsdatenschreiber, die durch den Wegfall des alten § 9e entstanden ist. Bisher fehlte eine gesetzliche Ermächtigung für die WSV, solche Schiffsdaten zu erheben und zu übermitteln. Der Wegfall des alten § 9e entzog der WSV die bis dahin bestehende Rechtsgrundlage. § 1 Nr. 12 SeeAufgG allein kommt als hinreichend bestimmte Ermächtigungsnorm nicht in Betracht. Dort wird die Ermächtigung nur dem Bund insgesamt zugewiesen. Das lässt aber für den Normadressaten nicht mit hinreichender Sicherheit erkennen, welche Behörde zu welchem Zweck Daten erhebt. Dies muss aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit im Zusammenhang mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung für den Bürger transparent sein.

### 3. Teilnahme an der IMO Unternehmensdatenbank

Das Unternehmen Lloyd's Register-Fairplay baut zurzeit eine weltweite Datenbank entsprechend dem IMO Unique Company and Registered Owner Number Scheme auf. Dieses Projekt ist bisher in Deutschland nicht umgesetzt worden, die Teilnahme daran ist freiwillig. Die Datenbank befindet sich im Probelauf und wird international noch mit Zurückhaltung betrachtet. Eine rechtliche Grundlage soll auf internationaler Ebene durch SOLAS-Änderungen (SOLAS = Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) zum 1. Januar 2009 geschaffen werden.

Die Datenbank bildet eine Ergänzung zum IMO Ship Identification Scheme und wird von Lloyd's Register-Fairplay für alle beteiligten Staaten und Unternehmen zugänglich gemacht. Auf diese Weise können z. B. die wechselnden Eigentumsverhältnisse an einem Schiff, Flaggenwechsel der Unternehmen, die Größe der Flotte eines Unternehmens sowie Unternehmenszusammenschlüsse nachvollzogen werden. Ziel ist eine Verbesserung der Schiffssicherheit, auch im Hinblick auf terroristische Angriffe, und des Meeresschutzschutzes.

Jedes Unternehmen/jeder Reeder bekommt eine unveränderbare Nummer, die in die Zertifikate seiner Schiffe eingetragen wird. Staaten, die an diesem Verfahren teilnehmen, teilen den betroffenen Unternehmen eine Nummer zu, die diese in die Papiere ihrer Schiffe eintragen sollen. Die Teilnahme am Verfahren ist der IMO mitzuteilen, die die anderen Staaten darüber informiert. Die LR-F Datenbank speichert die Unternehmen mit der ihnen zugewiesenen Nummer und dokumentiert alle Änderungen im Leben der Unternehmen (z. B. Verkauf, Fusionen, Konkurs). Gespeichert werden Name, Sitz, Adresse und Ansprechpartner. Die Geschäftsdaten sollen von den Unternehmen aktualisiert werden. Zusätzlich melden die Staaten die Daten für die

Schiffe unter ihrer Flagge, die zu den Unternehmensdaten in Beziehung gesetzt werden. Die Schiffsdaten sollen monatlich aktualisiert werden.

Eine freiwillige Teilnahme Deutschlands an der IMO-Datenbank scheidet zum jetzigen Zeitpunkt aus Datenschutzgründen aus, die Weitergabe der in den Datenbanken der deutschen Schifffahrtsverwaltung vorhandenen Unternehmensdaten an die Lloyd's Register-Fairplay Datenbank unterbleibt bis auf weiteres.

Zukünftig (2009) ist aber damit zu rechnen, dass die bislang freiwillige Teilnahme im Rahmen einer Änderung des SOLAS-Übereinkommens von einer internationalen Verpflichtung zur Teilnahme abgelöst wird. Der neue § 9e SeeAufgG schafft dafür die Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Daten auf nationaler Ebene.

### 4. Seeunfalluntersuchung

Der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) obliegt nach § 12 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) die amtliche Untersuchung von Seeunfällen. Zu jeder Untersuchung wird nach § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit § 18 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUUG) von der BSU ein Bericht verfasst. Der Bericht gibt, unter Wahrung der Anonymität der an dem Unfall beteiligten Personen, Auskunft über die Einzelheiten des Unfalls, über die beteiligten Schiffe, die äußeren Umstände, die Ergebnisse der Untersuchungshandlungen und Gutachten, Beeinträchtigungen der Untersuchungen und ihre Gründe, die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen des Unfalls. Er enthält nach Möglichkeit Sicherheitsempfehlungen. Der Bericht wird nach § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit den §§ 17 und 18 FIUUG den Unfallbeteiligten, den zuständigen Behörden, der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation und der Kommission der Europäischen Gemeinschaft übersandt. Die Datenübermittlung an öffentliche Stellen durch die BSU erfolgt auf der Grundlage des § 15 Abs. 2 SUG in Verbindung mit § 26 FIUUG.

Daneben ist es aber auch im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, die Untersuchungsberichte mit den Sicherheitsempfehlungen in anonymisierter Form im Internet zu veröffentlichen, um den Schifffahrttreibenden die Möglichkeit zu geben, aus fremden Unfällen zu lernen. Da in der Seefahrt Unfälle in der Regel mit dem Namen des betroffenen Schiffes verbunden werden (Beispiele: „Pallas“, „Erika“, „Prestige“) und die Schiffsnamen Rückschlüsse auf Personen zulassen (Reeder, Kapitän) wird die Rechtmäßigkeit dieser Veröffentlichungen klargestellt.

### Zu den Regelungen im Einzelnen

Nicht alle der hier genannten Daten sind personenbezogen. Vor dem Hintergrund, dass sämtliche Daten mit verhältnismäßig geringem Aufwand personenbeziehbar sind, sollen jedoch die Regeln für personenbezogene Daten für alle im Katalog genannten Daten angewandt werden. Dies ändert nichts an dem allgemeinen Grundsatz, dass nicht personenbezogene Daten auch ohne Ermächtigungsgrundlage erhoben und übermittelt werden dürfen.

### Zu Absatz 1

Absatz 1 Satz 1 bildet die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Daten, sofern es sich hierbei um personenbezogene Da-



ten handelt. Die Nummern 1 bis 9 listen auf, welche Daten erhoben werden können.

Nummer 1 enthält die Identifikationsmerkmale des Schiffes (See- oder Binnenschiff), die der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf der Grundlage des § 1 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2, 3 und 4 der Anlage der Anlaufbedingungsverordnung, des § 58 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und des Artikels 29 der Schifffahrtsordnung Emsmündung gemeldet werden müssen (Name, See- und Küstenfunkstellenkennzeichnung, IMO-Schiffsidentifikationsnummer, amtliche Schiffsnummer, Unterscheidungs-signal oder Funkrufzeichen). Jede See- und Küstenfunkstelle an Bord eines Schiffes hat eine MMSI-Nummer (MMSI = Maritime Mobile Service Identity), die einer individuellen Telefonnummer vergleichbar und nur einer bestimmten Funkstelle zugeteilt ist. Damit sind auch solche Schiffe identifizierbar, die nicht im Schiffsregister eingetragen sind, aber eine Funkstelle haben wie z. B. kleine Sportboote. Weitere dieser Daten erhält das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als Flaggenbehörde nach § 7 der Flaggenrechtsverordnung für die Erteilung eines Flaggenscheins und nach § 16 in Verbindung mit § 3 der Flaggenrechtsverordnung für die Erteilung eines Flaggenzertifikates, nach § 12 des Flaggenrechtsgesetzes für die Eintragung in das Internationale Seeschiffahrtsregister oder nach § 13 des Flaggenrechtsgesetzes im Rahmen der lückenlosen Stammdatendokumentation (Register, Typ, Baujahr, Vermessungsergebnis). Das Vermessungsergebnis schließt alle Einträge des Schiffsmessbriefs ein.

Nummer 2 enthält die Identifikationsmerkmale eines Sportfahrzeuges (Name, Bauart und Baujahr, Nationalitätenkennzeichen, sonstige amtliche oder amtlich anerkannte Kennzeichen). Die Kennzeichen richten sich nach den §§ 3 ff. der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen und nach § 4 der Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (See-Sportbootverordnung). Diese Daten erhält die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nach den §§ 12 ff. SUG bei der Untersuchung von Unfällen mit Sportfahrzeugen und die Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes nach den §§ 5 und 6 in Verbindung mit Anlage 1 der See-Sportbootverordnung im Rahmen der Erteilung eines Bootszeugnisses für gewerbsmäßig genutzte Sportboote.

Nummer 3 enthält die Identifikationsmerkmale von Eigentümer, Betreiber, Charterer und Schiffsführer. Diese Daten erhält das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ebenfalls in seiner Eigenschaft als Flaggenbehörde (siehe oben zu Nummer 1) oder im Hinblick auf seine Zuständigkeit für die Eignung und Befähigung der Besatzung nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 1 Nr. 6 des Seeaufgabengesetzes.

Nummer 4 betrifft die Angaben in der Liste der an Bord befindlichen Personen, die auf der Grundlage von Regel 27 Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen vom 18. Juni 1998 (ABl. EG Nr. L 188 S. 35) in Verbindung mit dem Schiffssicherheits-

gesetz erstellt und im Fall einer Such- und Rettungsaktion oder eines Unfalls den zuständigen Behörden und Stellen (Havariekommando, Bundes- oder Landespolizei, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) zur Verfügung gestellt werden muss. Die einzelnen Angaben (Familienname, Vornamen, Geschlecht, Tag der Geburt, Staatsangehörigkeit) entsprechen zudem dem Inhalt der maßgeblichen IMO-FAL-Formblätter 5 und 6 des Ausschusses Vereinfachung des internationalen Seeverkehrs (FAL) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die nach § 10 Abs. 3 der See-Eigensicherungsverordnung zur Umsetzung der Anforderungen von SOLAS Kapitel XI-2 über besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen vom 31. März 2004 (ABl. EU Nr. L 129 S. 6) zu übermitteln sind. Die einzelnen Angaben ergeben sich aus dem Anhang zu den Hinweisen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (MSC/Circ. 1130 vom 14. Dezember 2004, VkB1. 2005 S. 143). Diese Angaben können darüber hinaus an die grenzpolizeilichen Behörden übermittelt werden, da sie dort ohnehin im Rahmen der grenzpolizeilichen Kontrollen nach dem Bundespolizeigesetz und dem Schengen Grenzcodex vorgelegt werden müssen. Die Weitergabe ermöglicht durch die zeitgerechte Verfügbarkeit der Daten eine zügige Abfertigung des Schiffes und verkürzt damit letztlich die Dauer der Kontrolle an Bord. Die entsprechenden Daten sind vom Kapitän des Schiffes zu ermitteln und spätestens 30 Minuten vor Abfahrt der Reederei mitzuteilen. Die Reederei hat die Daten elektronisch vorzuhalten und im Notfall der zuständigen Behörde (hier: Havariekommando) zu übermitteln, die sie an die jeweiligen Einsatz- und Rettungskräfte weiter gibt.

Nummer 5 enthält die Identifikationsmerkmale der zuständigen anerkannten Organisation im Sinne des Artikels 2 Buchstabe f der Richtlinie 94/57/EG (Klassifikationsgesellschaften), die nach § 11 in Verbindung mit Abschnitt D der Anlage des Schiffssicherheitsgesetzes und § 5 in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 3 der Schiffssicherheitsverordnung dem BSH und der See-Berufsgenossenschaft im Zusammenhang mit der Überprüfung von Bau und Ausrüstung eines Schiffes und im Rahmen der lückenlosen Stammdatendokumentation mitgeteilt werden müssen. Die Klassifikationsgesellschaften können auf der Grundlage von Auftragsverhältnissen mit der See-BG und dem BSH Besichtigungen von Schiffen und Ausrüstungsgegenständen eigenständig durchführen. Diese Besichtigungen sind Voraussetzung für die Erteilung von Schiffszeugnissen und -bescheinigungen durch die See-BG und das BSH. In anderen EU-Mitgliedstaaten dürfen die Klassifikationsgesellschaften auch selbst Zeugnisse ausstellen. Diese werden nach Maßgabe des europäischen Rechts in Deutschland anerkannt. Daneben werden die Klassifikationsgesellschaften für den Schiffseigentümer im Rahmen der Klassifizierung des Schiffes tätig. Ihre Aufgabe ist dabei die Sicherstellung eines ausreichenden Standards von Schiffen im Hinblick auf Konstruktion und Bauausführung.

Nummer 6 enthält die Daten, die der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, wie die Daten nach Num-

mer 1, bei schiffahrtspolizeilichen Meldungen nach § 58 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und nach Artikel 29 der Schiffahrtsordnung Emsmündung von Tankern, Gefahrgutschiffen und Fahrzeugen mit Sonderabmessungen vor und während des Befahrens deutscher Seeschiffahrtsstraßen bzw. der Emsmündung zum Zwecke der Verkehrslenkung mitgeteilt werden müssen. „Fahrt“ bedeutet dabei nicht nur die Fahrtrichtung, sondern kennzeichnet Richtung und Geschwindigkeit. Ein Schiff ist in Fahrt, wenn es weder festgemacht noch geankert ist.

Nummer 7 betrifft die Daten, die der See-Berufsgenossenschaft nach § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes und § 12 der Schiffssicherheitsverordnung bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle bekannt werden.

Nummer 8 betrifft die Daten, die Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie und See-Berufsgenossenschaft nach § 10 des Schiffssicherheitsgesetzes und § 9 in Verbindung mit Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung bei der Durchführung der Flaggenstaatkontrolle bekannt werden.

Nummer 9 betrifft die Ladungsdaten, die die zuständigen Stellen (Havariekommando, Feuerwehr, sonstige Einsatz- und Rettungskräfte) zur Abwicklung eines Unfalls benötigen und die der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen von schiffahrtspolizeilichen Meldungen nach § 58 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und Artikel 29 der Schiffahrtsordnung Emsmündung mitgeteilt werden müssen.

Die meisten der in Absatz 1 Nr. 1 bis 9 aufgeführten Daten werden mündlich oder schriftlich erhoben, ein Teil der Daten wird aber auch mittels technischer Vorrichtungen wie dem automatischen Schiffsidentifikationssystem (Automatic Identification System – AIS) und dem Schiffsdatenschreiber (Voyage Data Recorder – VDR) erhoben. Alle von der Aufzählung in § 9e Abs. 1 erfassten Informationen dürfen unabhängig von ihren Quellen erhoben werden.

Schiffe der Bundeswehr sind vom Geltungsbereich des Absatzes 1 ausgenommen, da insoweit kein Bedarf für eine Rechtsgrundlage zur Erhebung auch personenbezogener Daten besteht.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 regelt, für welche Zwecke die zur Verfügung stehenden Daten verwendet werden dürfen. Andere öffentliche Stellen dürfen alle Daten erhalten, soweit dies zur Erfüllung von Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist. Zur Erfüllung grenzpolizeilicher Aufgaben wird die Datenübermittlung an die Bundespolizei und andere mit dieser Aufgabe betraute Behörden ausdrücklich geregelt.

Private dürfen nur bestimmte Daten erhalten, nämlich solche, die aus see- und hafengewirtschaftlichen Interessen benötigt werden. Absatz 2 Satz 5 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern zum Erlass einer Rechtsverordnung, die die Einzelheiten der Übermittlung von Daten an Dritte näher regelt. Eine solche Verordnung kann die Übermittlung von Daten einschränken oder ein bestimmtes Verfahren vorschreiben. Die Dritten, an die die Daten übermittelt werden dürfen, sind in der Rechtsverordnung näher zu bestimmen.

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 regelt die Übermittlung von Daten in das Ausland. Ausländische oder über- oder zwischenstaatliche öffentliche Stellen und internationale Organisationen oder Organe und Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften haben aus unterschiedlichen Gründen ein Interesse an den in Absatz 1 aufgeführten Daten. Die zuständigen Behörden ausländischer Staaten erfragen diese Daten z. B. im Rahmen von Strafverfolgungsmaßnahmen oder zur Abwehr äußerer Gefahren. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) braucht die Daten, um zu überprüfen, ob die IMO-Mitgliedstaaten ihre Verantwortung als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaat erfüllen oder für die bereits erwähnte Unternehmensdatenbank. Weitere Beispiele sind die europäische Datenbank zur Hafenstaatkontrolle (Equasis) und die Unfalldatenbank der europäischen Schiffssicherheitsagentur (EMSA). Absatz 3 soll sicherstellen, dass das in Deutschland vorgeschriebene Datenschutzniveau auch bei Übermittlungen ins Ausland gewährleistet ist. Eine Ausnahme bilden Daten über wesentliche Verstöße gegen internationale Regeln der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes. Hier muss im Interesse der höherrangigen Ziele im Einzelfall auch ein niedrigeres Datenschutzniveau im Ausland hingenommen werden. Eine weitere Ausnahme gilt für die Übermittlung im Rahmen von Tätigkeiten, die ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Gemeinschaften fallen. Die Regelung in Absatz 3 Satz 2 entspricht der Regelung in § 4b Abs. 2 des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) und hat ihre Grundlage in dem Diskriminierungsverbot der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. EG Nr. L 281 S. 31).

### **Zu Nummer 11 (Änderung des § 9f)**

Das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis (SBV), das vom Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) geführt wird, wird im Interesse der Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs auf See weiter ausgestaltet.

### **Zu Buchstabe a (Änderung des Absatzes 2)**

Das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis gibt bislang Auskunft darüber, welche Befähigungszeugnisse für die Berufsschiffahrt erteilt, abgelaufen oder erneuert, ausgesetzt, widerrufen, als verloren oder vernichtet gemeldet sind. Es dient der Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung durch die zuständigen Behörden und soll den Seeleuten bei ihren Bewerbungen den Nachweis ihrer Befähigung erleichtern.

Durch die Ergänzung in Absatz 2 Satz 1 wird zukünftig auch der vorläufige und endgültige Entzug von Befähigungszeugnissen dokumentiert. Dies gibt den zuständigen Vollzugs-, Untersuchungs- und Verfolgungsbehörden (Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes, Wasserschutzpolizei, Seeämter) die Möglichkeit festzustellen, wer gegebenenfalls ein Schiff ohne gültiges Befähigungszeugnis führt und ob einem alkoholisierten Schiffsführer bereits in der Vergangenheit das Befähigungszeugnis vorläufig entzogen wurde.

Dem Betroffenen kann auf dieser Grundlage die Weiterfahrt ohne Befähigungszeugnis untersagt oder das Befähigungs-

zeugnis endgültig entzogen werden. Auf diese Weise können Fahrten ohne Fahrerlaubnis oder unter Alkoholeinfluss besser bekämpft und gehandelt werden.

#### **Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 4)

Die Änderung in Absatz 4 ergänzt die Änderung in Absatz 2. Sie gibt den Vollzugsbehörden des Bundes und der Länder (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Bundespolizei, Landespolizei) im Rahmen der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten die Befugnis, personenbezogene Daten aus dem SBV abzufragen.

#### **Zu Nummer 12** (Änderung des § 12)

Diese Änderung ermöglicht dem BMVBS, durch Rechtsverordnung Kosten für die Erteilung von Genehmigungen zur Seekabotage durch Seeschiffe unter fremder Flagge festzusetzen und enthält zugleich einen Verweis auf die Verordnungsermächtigung in dem neuen § 7a.

Die Seekabotage wird auf Gemeinschaftsebene durch die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsrechts auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) geregelt. Die europäische Verordnung hat die Seekabotage in der EU liberalisiert. Sie gilt seit dem 1. Januar 1993. Seekabotage ist danach in der EU zulässig, wenn das Schiff in einem EU-Mitgliedstaat registriert ist, die Flagge dieses EU-Mitgliedstaates führt und die Voraussetzungen für die Zulassung zur Kabotage erfüllt.

§ 9 Abs. 4 SeeAufgG ermächtigt das BMVBS, zur Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse durch Rechtsverordnung Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Schifffahrt zu regeln. Auf dieser Grundlage wurde die Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 5. Juli 2002 erlassen. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Küstenschifffahrtsverordnung regelt die Kabotage durch Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92. Nach § 2 Abs. 2 der Küstenschifffahrtsverordnung dürfen Seeschiffe unter fremder Flagge nur unter bestimmten engen Voraussetzungen Küstenschifffahrt betreiben. Sie benötigen dafür eine Genehmigung der örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrsdirektion.

Diese Genehmigung wurde bislang kostenfrei erteilt, da das Seeaufgabengesetz keine Rechtsgrundlage für eine Kostenhebung enthielt. Die Verordnungsermächtigung des § 12 Abs. 1 SeeAufgG erlaubt in ihrer erweiterten Form nunmehr auch Kosten für Kabotagegenehmigungen zu erheben.

#### **Zu Nummer 13** (Änderung des § 15)

§ 15 enthält die Ordnungswidrigkeitstatbestände des Seeaufgabengesetzes. In Absatz 2 sind bei Ordnungswidrigkeiten, die in dem Verstoß gegen eine Rechtsverordnung zur Schiffssicherheit, zum Schutz der Meeresumwelt und zur sicheren Besatzung bestehen, Geldbußen von bis zu 25 000 Euro, im Übrigen von bis zu 5 000 Euro vorgesehen. Eine Mindestsumme wird nicht genannt.

Die Höchstsummen werden mit vorliegender Änderung verdoppelt. Die bisherigen Höchstsummen werden den gestiegenen Anforderungen an die Schiffssicherheit und den Meer-

resumweltschutz nicht mehr gerecht. Die Höhe der Beträge ist seit der Bekanntmachung der Neufassung des Seeaufgabengesetzes vom 21. Januar 1987 (BGBl. I S. 541) nicht mehr angepasst worden. Die Erhöhung erweitert den Entscheidungsspielraum der zuständigen Verwaltungsbehörde und gibt ihr die Möglichkeit auch empfindliche Geldbußen zu verhängen, ohne auf die konkrete Höhe der Geldbuße im Einzelfall Einfluss zu nehmen. Diese Änderung bewirkt zugleich eine Anpassung an Artikel 2 Abs. 1 Nr. 2 des MARPOL-Gesetzes.

Bestimmte Verstöße gegen die Regelung zur Schiffsausrüstung in § 7a SeeAufgG sowie die auf dieser Grundlage erlassenden Rechtsverordnungen sollen durch Ordnungswidrigkeiten bewehrt werden. § 15 wird entsprechend angepasst.

#### **Zu Nummer 14** (Neuer § 22)

Der neue § 22 schafft Rechtsklarheit hinsichtlich der Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften. Das Bundesverfassungsgericht hat zu Artikel 84 GG entschieden, dass die dort geregelte Richtlinienkompetenz sich auf die Bundesregierung als Kollegialorgan beziehe. Auch Artikel 86 GG, der hier betroffen ist, geht von der Richtlinienkompetenz der Bundesregierung aus, lässt eine andere gesetzliche Regelung aber ausdrücklich zu.

Eine gleich lautende Vorschrift enthält bereits § 15 des Binnenschifffahrtsgesetzes, die im Rahmen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingestellt wurde.

#### **Zu Nummer 15** (Folgeänderung zum neuen § 22)

Die Änderung ist eine Folgeänderung des neuen § 22.

## **II. Zu Artikel 2** (Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes)

Die Änderungen im Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) sind im Wesentlichen redaktioneller und klarstellender Art.

Sie dienen insbesondere dazu deutlich zu machen, dass Umweltschutzbestimmungen ebenso Gegenstand dieses Gesetzes sind wie die Regelungen zur Schiffssicherheit. Unter „Schiffssicherheitsregelungen“ im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes wurden bisher auch alle Umweltschutzregelungen subsumiert. Eine solche Definition ist jedoch nicht exakt. Sicherheitsvorschriften können zwar auch dem Umweltschutz dienen, vor allem solche, die Vorsichtsmaßnahmen anordnen, um Unfälle z. B. mit Ölaustritt zu vermeiden. Verbote zu betriebsbedingten Öleinleitungen, Vorschriften zur Abfallentsorgung oder zur Reduzierung der Belastung der Luft durch Schiffsemissionen stehen dagegen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten und können daher streng genommen nicht dem Begriff „Schiffssicherheit“ unterfallen.

Es muss auch deshalb im Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) eindeutig zwischen Schiffssicherheit und Umweltschutz differenziert werden, um Fehlinterpretationen und Missverständnissen vorzubeugen, zumal die Umsetzung von – in der IMO oder der EG – beschlossenen Umweltschutzregelungen inzwischen schon ähnlich häufig ist, wie von Vorschriften zur Schiffssicherheit.



**Zu Nummer 1** (Änderung des § 1)**Zu Buchstabe a** (Änderung der Überschrift)

Die Überschrift wurde den aktuellen Vorschriften zur Rechtsförmlichkeit sowie den Änderungen in § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 angepasst.

**Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 1)

Der neue Absatz 1 enthält eine Legaldefinition des Begriffs „Regelungen“, der den Begriff „Schiffssicherheitsregelungen“ im Text des Schiffssicherheitsgesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung ablöst. Die aufgrund von § 15 SchSG erlassenen Verordnungen zu den Abschnitten A bis D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz enthalten auch zahlreiche Umweltschutzvorschriften (z. B. das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe – MARPOL), auf die die Bezeichnung „Schiffssicherheitsregelungen“ nicht passt. Dies gilt auch für die EG-Richtlinien im Abschnitt D. So ist die in Abschnitt D Nr. 16 genannte Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen keine Schiffssicherheitsregelung, sondern eine reine Umwelt schützende Vorschrift, die der Schifffahrt vorschreibt, dass Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in den Häfen zu entsorgen sind und welches Verfahren bei der Entsorgung einzuhalten ist. Der neue Begriff umfasst jetzt neben den Regelungen zum Schutz der Schiffssicherheit einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeitsschutzbestimmungen auch den Schutz der Meeresumwelt. Damit wird der wachsenden Bedeutung des Umweltschutzes auf See Rechnung getragen und die Vermeidung der Umweltverschmutzung durch Schiffe stärker betont.

**Zu den Nummern 2 und 3** (Folgeänderungen zur Änderung in § 1 Abs. 1)

Durch die Änderungen in Nummer 2 werden im gesamten Text des Schiffssicherheitsgesetzes die Wörter „Schiffssicherheitsregelungen“ und „Schiffssicherheitsregelung“ durch die Wörter „Regelungen“ und „Regelung“ ersetzt, deren Bedeutung sich aus § 1 Abs. 1 ergibt.

Die Änderungen in Nummer 3 berücksichtigen, dass das Wort „Regelungen“ in § 1 Abs. 1 eine klar definierte Bedeutung bekommen hat. Dieses Wort kann daher im Text des Schiffssicherheitsgesetzes nicht mehr mit anderen Bedeutungen benutzt werden. Dort wo das Wort „Regelung“ bisher etwas anderes bedeutete als zukünftig, wurde es durch einen anderen Begriff ersetzt oder gestrichen.

**Zu Nummer 2** (Änderung des § 2)**Zu Buchstabe a** (Änderung der Überschrift)

Die Überschrift wurde den aktuellen Vorschriften zur Rechtsförmlichkeit sowie den Änderungen in § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 SchSG angepasst.

**Zu Buchstabe b** (Änderung des Absatzes 1)

Die Änderung dient der Klarstellung, der Aktualisierung und der besseren Übersichtlichkeit. Absatz 1 listet die Schiffe auf, die dem Anwendungsbereich des Schiffssicherheitsgesetzes unterfallen. Dabei wird zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen, Handelsschiffen und Behördenschiffen so-

wie Schiffen unter deutscher Flagge und Schiffen unter ausländischer Flagge unterschieden.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um alle Seeschiffe, die die Bundesflagge führen (Nummer 1). Das können Handelsschiffe, Behördenschiffe oder Sportfahrzeuge sein.

Weiter gehören dazu alle Seeschiffe, die anstelle der Bundesflagge eine Dienstflagge führen (Nummer 2). Diese Ergänzung soll bestehende Unsicherheiten und Missverständnisse beseitigen. Ausgenommen vom Anwendungsbereich des Schiffssicherheitsgesetzes sind nach § 2 Abs. 4 SchSG die Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). In der Bundesverwaltung bestanden Zweifel, ob die Schiffe der Bundespolizei, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Zollverwaltung, der Fischereiaufsicht und der Wasserschutzpolizeien der Länder den Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen, etwa weil sie anstelle der Bundesflagge eine Dienstflagge führen. Die Anwendbarkeit des Schiffssicherheitsgesetzes auf Behördenschiffe wird mit der vorliegenden Änderung eindeutig bestätigt. Die technischen Sicherheitsvorschriften, die für die Handelsschifffahrt gelten, sind auch von den Schiffen im Staatsdienst einzuhalten. Andere, als die im Schiffssicherheitsgesetz und der Schiffssicherheitsverordnung niedergelegten internationalen, europäischen und nationalen Bau- und Ausrüstungsvorschriften gibt es für diese Schiffe nicht. Grund für die Ausnahmen in Absatz 4 (Bundeswehr und DGzRS) sind die für diese Schiffe wegen der besonderen Aufgabenstellung benötigten abweichenden Sicherheitsanforderungen. Die Notwendigkeit einer solchen Ausnahme besteht für die anderen Behördenschiffe nicht.

Auch deutsche Binnenschiffe (Nummer 3) müssen die Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung erfüllen, wenn sie auf Seeschiffahrtsstraßen oder seewärts der Grenze der Seefahrt verkehren.

Für Schiffe unter ausländischer Flagge (Nummer 4) gelten die Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung, wenn sie in deutschen Gewässern Küstenschifffahrt betreiben oder die auf Seeschiffahrtsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeeres gewerblich eingesetzt sind. Dies gilt sowohl für Schiffe, die in ein Seeschiffsregister als auch für Schiffe, die in ein Binnenschiffsregister eingetragen sind. Die Geltung für ausländische Schiffe in der Küstenschifffahrt war bisher in Absatz 2 geregelt und wurde jetzt wegen der besseren Übersichtlichkeit mit in Absatz 1 aufgenommen. Gleichzeitig wurde der Verweis auf die Vorschriften zur Küstenschifffahrt aktualisiert. Außerdem wurde der Anwendungsbereich des Schiffssicherheitsgesetzes für ausländische Schiffe entsprechend den Regelungen in § 5 Abs. 5 in Verbindung mit Abschnitt D.III Nr. 1.1 der Anlage 1 der Schiffssicherheitsverordnung ausgestaltet.

**Zu Buchstabe c** (Folgeänderungen zur Änderung in Absatz 1)

Die bisherigen Absätze 1 und 2 wurden in einem neuen Absatz 1 zusammengefasst und der alte Absatz 2 aufgehoben. Die Absätze 3 und 4 wurden daher zu den Absätzen 2 und 3, der Verweis in dem neuen Absatz 2 wurde entsprechend angepasst.



**Zu Nummer 3** (Änderung des § 3)

Durch die Änderung in § 3 wird deutlich gemacht, dass die Schifffahrt nicht nur Vorkehrungen treffen muss, um Gefahren für die Meeresumwelt zu vermeiden, sondern auch solche, die deren widerrechtliche Beeinträchtigung verhindern. Es handelt sich dabei um eine Erweiterung der Verantwortung für den Umweltschutz auf See. Der Schutz der Meeresumwelt vor Gefahren reicht nicht mehr aus, da der Begriff der Gefahr den bevorstehenden Eintritt eines Schadens voraussetzt. Bloße Belästigungen oder andere Nachteile für die Umwelt, wie z. B. Lärm, Eintrag fremder (nicht schädlicher) Organismen oder chemischer Verbindungen in Luft und Wasser, werden davon nicht erfasst. Die Umweltbelange sind aber auch dort zu schützen, wo noch keine Gefahr droht.

**Zu Nummer 6** (Änderung des § 6 Abs. 4)

Abschnitt E der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz enthält eine Liste der internationalen Schiffssicherheitsnormen, die in Deutschland als anwendbare Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekannt gemacht worden sind. Die Bekanntmachung von Änderungen und Ergänzungen des Abschnittes E hatte nach § 6 Abs. 4 Satz 2 bislang im Bundesanzeiger zu erfolgen.

Der Bundesanzeiger ist ein vom Bundesministerium der Justiz herausgegebenes Verkündungs- und Bekanntmachungsorgan des Bundes, das unter anderem Verkündungen und Bekanntmachungen der Bundesministerien und weiterer Bundesbehörden enthält. Er erscheint fünfmal wöchentlich. Langfristig ist geplant, den Bundesanzeiger als Printmedium durch den im Internet verfügbaren elektronischen Bundesanzeiger abzulösen.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass die Bekanntmachungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger von den Adressaten kaum gelesen werden. Die Recherche im Bundesanzeiger ist durch sein großes Format und sein fast tägliches Erscheinen sehr aufwendig. Die Gefahr, eine bestimmte Bekanntmachung zu verpassen, ist auch bei regelmäßiger Lektüre – die in der Regel nicht geleistet werden kann – sehr hoch. Die in Abschnitt E der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgelisteten Regeln der Technik sind aber für die Schiffsicherheit sehr wichtig und sollten von den Adressaten unbedingt zur Kenntnis genommen werden.

Daher sollen diese Bekanntmachungen zukünftig im Verkehrsblatt erscheinen. Das Verkehrsblatt ist das Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Es enthält Verwaltungsvorschriften, Bekanntmachungen und Veröffentlichungen des BMVBS und der Behörden seines nachgeordneten Bereichs. Das Verkehrsblatt erscheint zweimal im Monat und wird von der Schifffahrtsindustrie und den Schifffahrttreibenden regelmäßig gelesen. Eine Bekanntmachung technischer Vorschriften im Verkehrsblatt findet daher bei den davon Betroffenen eine weitaus größere Verbreitung als eine solche im Bundesanzeiger.

**Zu Nummer 7** (Änderung des § 7)**Zu Buchstabe a** (Änderung der Überschrift)

Die Änderung berücksichtigt, dass das Schiffssicherheitsgesetz neben den Vorschriften zur Schiffsicherheit auch Vorschriften zum Umweltschutz auf See enthält.

**Zu Buchstabe b** (Änderung der Nummer 1)

Die Änderung ist eine Folgeänderung zur Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG. Die Formulierung ist allgemeiner gefasst und umfasst nun die Schiffssicherheit und den Umweltschutz auf See.

**Zu Nummer 8** (Änderung des § 8 Abs. 1 und 2)

Die Aufzählung der verschiedenen Tätigkeiten an Bord in § 8 Abs. 1 wurde gestrafft. Durch Einfügen des Wortes „insbesondere“ wurde deutlich gemacht, dass diese Aufzählung nicht abschließend ist, sondern nur einige Beispiele der zum Schiffsbetrieb gehörenden Aufgaben nennt. Bei einer (scheinbar) abschließenden Aufzählung besteht immer die Möglichkeit, eine wesentliche Tätigkeit vergessen zu haben. Außerdem bietet die nun gewählte Formulierung mehr Flexibilität und umfasst auch zukünftige Aufgaben im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, die z. B. im Zusammenhang mit dem Umweltschutz oder der Abwehr äußerer Gefahren entstehen können.

Die Änderung in § 8 Abs. 2 erfolgt in Anpassung an die Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG.

**Zu Nummer 9** (Änderung des § 9 Abs. 2)

Da sich § 9 Abs. 2 auf § 7 Nr. 1 SchSG bezieht, in dem neben der Sicherheit auch der Umweltschutz Regelungsgegenstand ist, ist der Ausdruck „Sicherheitsorganisation im Sinne des § 7 Nr. 1“ nicht zutreffend. Der Begriff „Organisation des Schiffsbetriebs“ ist hier eindeutig, weil er durch die Verweisung auf § 7 Nr. 1 SchSG auf Sicherheit und Umweltschutz begrenzt ist. Außerdem ist er mit dem ISM-Code vereinbar.

**Zu Nummer 10** (Änderung des § 14 Abs. 1 und 2)

Die Änderung berücksichtigt, dass das Wort „Regelungen“ in § 1 Abs. 1 SchSG eine klar definierte Bedeutung bekommen hat. Dieses Wort kann daher im Text des Schiffssicherheitsgesetzes nicht mehr mit anderen Bedeutungen benutzt werden. Da das Wort „Regelung“ in § 14 Abs. 1 bisher auf die Vorschriften zur Hafenstaatkontrolle Bezug nahm und damit etwas anderes bedeutete als zukünftig, wurde es ersatzlos gestrichen. Der Inhalt des § 14 Abs. 1 ändert sich dadurch nicht. Die Änderung in § 14 Abs. 2 erfolgt in Anpassung an die Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG.

**Zu Nummer 11** (Änderung des § 15)

Die Änderung erfolgt in Anpassung an die Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG. Der Inhalt des § 15 ändert sich dadurch nicht.

**III. Zu Artikel 3** (Änderung des MARPOL-Gesetzes)**Zu Nummer 1** (Änderung des Artikels 2 Abs. 1)

Die Behördenbezeichnung „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ wird durch „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

**Zu Nummer 2** (Aufhebung des Artikels 2a)

Artikel 2a des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Gesetz) wird aufgehoben, weil

zur Rechtsvereinfachung alle Vorschriften über das umweltgerechte Verhalten in der Seefahrt und Verstöße dagegen in einer Verordnung, der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung, zusammengefasst werden sollen.

Inhaltlich geht es dabei um die Pflicht, als Voraussetzung für das Befahren deutscher Gewässer auch dann ein Öltagebuch zu führen, wenn der Flaggenstaat des betreffenden Schiffes nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist.

#### **IV. Zu Artikel 4 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1 (Änderung des § 1)**

Die Änderung erfolgt wegen der Umbenennung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) durch das Gesetz über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 2009) in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur); die Behördenbezeichnung ist anzupassen.

##### **Zu Nummer 2 (Änderung des § 9)**

###### **Zu Buchstabe a (Aufhebung des Absatzes 5)**

Durch die Aufhebung des § 9 Abs. 5 wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die für die zentrale Binnenschiffsbestandsdatei (ZBBD) vorgesehene Berichtspflicht bislang nicht erfüllt wurde. Sie wird auch in Zukunft nicht für erforderlich gehalten.

###### **Zu Buchstabe b (Folgeänderungen)**

Die Änderung ist eine Folgeänderung der Aufhebung des Absatzes 5.

###### **Zu Buchstabe c (Änderung des bisherigen Absatzes 6)**

###### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Nach dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) sollen die nach § 7 VerkLG zuständigen Behörden die erforderlichen Auskünfte einholen, um in Notlagen oder zur Unterstützung der Streitkräfte auf die geeigneten Verkehrsmittel zurückgreifen zu können. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind die nach § 7 VerkLG zuständigen Behörden in der See- und Binnenschifffahrt, die zur Erfüllung dieser Aufgabe von der Zentralstelle SUK/SEA bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest die Daten aus der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei (ZBBD) benötigen. Dabei handelt es sich vor allem um die Anschriften der Reedereien und Partikuliere sowie Angaben über deren Fahrzeuge. Ohne diese Daten ist es kaum möglich, dem Sinn und Zweck des Verkehrsleistungsgesetzes gerecht zu werden, nämlich im Notfall schnell die geeigneten Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen.

###### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Mit der Einführung des Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534) wurde das bisherige Überwachungsverfahren bei den Schiffseignern, Ausrüstern, die energiesteuerfreie Kraftstoffe für die gewerbliche Schifffahrt beziehen, aufgegeben und

eine Kennzeichnungspflicht mit einem Rotfarbstoff und einem Markierungsstoff für in der gewerblichen Schifffahrt verwendetes Gasöl eingeführt. Prüfungen bei den Schiffseignern/Ausrüstern entfallen dadurch weitgehend. Zukünftig werden Prüfungen, ob die Kraftstoffe zweckgerecht abgegeben und verwendet wurden, aufgrund der von den Steuerlagern gemachten Angaben auf den Lieferscheinen zum Warempfänger durch die Beamten der Zollverwaltung des Bundes vorgenommen. Der Zugriff auf die Daten der Binnenschiffsbestandsdatei ermöglicht eine Überprüfung der Richtigkeit der Angaben auf den Lieferscheinen.

#### **V. Zu Artikel 5 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1 (Änderung des § 30)**

§ 30 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) regelt die Übermittlung von Eintragungen im Verkehrszentralregister an andere Stellen. Im Verkehrszentralregister sind Daten über Kraftfahrzeugführer gespeichert, die unter anderem Rückschlüsse auf Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr zulassen. Nach § 30 Abs. 4 StVG dürfen die Eintragungen im Verkehrszentralregister für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung, Rücknahme oder Widerruf einer Erlaubnis für Luftfahrer oder sonstiges Luftfahrpersonal nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit dies für die genannten Maßnahmen erforderlich ist.

Neben der bereits geltenden Vorschrift für die Zulässigkeit der Übermittlung von Daten aus dem Verkehrszentralregister für den Bereich des Luftverkehrs wird nun durch den neuen Absatz 4a eine entsprechende Regelung für den Bereich der See- und Binnenschifffahrt aufgenommen. Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen den im Bereich der Schifffahrt zuständigen Behörden im Hinblick auf die Erteilung, den Entzug oder das Ruhen von Befähigungszeugnissen und Erlaubnissen für Kapitäne, Schiffsoffiziere, sonstige Seeleute oder Sportbootführer übermittelt werden. Dies ergänzt den neuen § 9e des Seeaufgabengesetzes für den Bereich der Eintragungen im Verkehrszentralregister. Damit wird der Grundsatz der einheitlichen Behandlung aller Verkehrsträger beachtet. Das gleiche gilt für den Bereich der Binnenschifffahrt.

Bei den Daten, die in diesem Zusammenhang abgefragt werden können, handelt es sich um auf eine konkrete Person bezogene rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte oder Verwaltungsbehörden im Zusammenhang mit Straftaten im Straßenverkehr, Fahrverbote oder (vorläufige) Entziehung der Fahrerlaubnis, Versagungen einer Fahrerlaubnis, Verzicht auf die Fahrerlaubnis, Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung von Führerscheinen nach § 94 der Strafprozessordnung, entsprechende unanfechtbare Entscheidungen ausländischer Gerichte oder Verwaltungsbehörden, Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung.

##### **Zu Nummer 2 (Änderung des § 30a)**

Die Änderung in § 30a Abs. 1 StVG ist eine Folgeänderung der Änderung des § 30 StVG.

**Zu Nummer 3** (Änderung des § 30b)

Die Änderung in § 30b Abs. 1 StVG ist eine Folgeänderung der Änderung des § 30 StVG.

**VI. Zu Artikel 6** (Änderung des Arbeitsschutzgesetzes)

Der neue Halbsatz in § 1 Abs. 1 Satz 2 ist rein deklaratorisch und enthält im Interesse der Rechtssicherheit eine Klarstellung, dass das Rechtsregime des Arbeitsschutzes einschließlich seiner Vorgaben für den Vollzug in vollem Umfang auch im Gebiet der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gilt. Dies betrifft den Bau und Betrieb stationärer Anlagen in der AWZ, insbesondere die Errichtung und Instandsetzung von Offshore-Windenergieanlagen. Die subsidiäre Anwendung des Arbeitsschutzgesetzes auf Beschäftigte auf Seeschiffen (§ 1 Abs. 2 Satz 2 ArbSchG) bleibt unberührt.

Damit erfolgt der Vollzug des Arbeitsschutzgesetzes in der AWZ durch die zuständigen Behörden der Küstenländer. Die Länder sind jeweils für den an ihr Küstenmeer angrenzenden Bereich der AWZ zuständig.

**VII. Zu Artikel 7** (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Mit der Änderung wird einer Forderung der Europäischen Kommission vom 27. März 2007 (Staatliche Beihilfe N 396/98) entsprochen. Danach findet für Seeschiffe, die zur Vermessung von Energielagerstätten eingesetzt werden, die Gewinnermittlung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) („Tonnagegewinnbesteuerung“) keine Anwendung. Nach Ansicht der Kommission gelten solche Tätigkeiten auf See nicht als Seeverkehr im Sinne des EG-Rechts und kommen somit für die Tonnagegewinnbesteuerung nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr nicht in Betracht. Im Hinblick hierauf werden Seeschiffe, die zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden eingesetzt werden, aus dem begünstigten Kreis der in § 5a Abs. 2 EStG aufgeführten Handelsschiffe herausgenommen.

Von der Änderung werden etwa ein bis drei Reeder betroffen sein. Die genaue Zahl lässt sich nicht ermitteln, da noch nicht bekannt ist, welche Reeder zurzeit die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen. Von den im deutschen Seeschiffsregister eingetragenen 21 Forschungsschiffen sind nach Auskunft des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie möglicherweise fünf geeignet Energielagerstätten zu vermessen. Die dafür in Frage kommenden Forschungsschiffe werden teilweise nicht von privaten Unternehmen, sondern von der öffentlichen Hand betrieben und sind damit ohnehin nicht durch die Tonnagesteuer begünstigt.

**VIII. Zu Artikel 8** (Änderung der Schiffssicherheitsverordnung)**Zu Nummer 1** (Änderung des § 1 Abs. 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG. Die Bezugnahme auf diese Vorschrift war zu streichen, da der Begriff der Seefahrt dort nicht mehr verwendet wird. Eine inhaltliche Änderung des § 1 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung ist damit aber nicht verbunden.

**Zu Nummer 2** (Änderung des § 3 Abs. 3)

Es handelt sich um Folgeänderungen zur Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG. Der Begriff der Umweltverschmutzung ist weiter als der der Meeresverschmutzung und erfasst neben der Verschmutzung des Wassers auch die Verschmutzung der Luft. Außerdem wird das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt.

**Zu Nummer 3** (Folgeänderungen zur Änderung in § 1 Abs. 1 SchSG)

Durch die Änderungen wird im gesamten Text der Schiffssicherheitsverordnung, wie zuvor bereits im Schiffssicherheitsgesetz, das Wort „Schiffssicherheitsregelungen“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt, dessen Bedeutung sich aus § 1 Abs. 1 SchSG ergibt.

**IX. Zu Artikel 9** (Änderung des § 1b der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung)

Die MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung wurde durch Artikel 1 der Ersten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 18. Juni 2007 (BGBl. I S. 1177) geändert. Der durch diese Verordnung neu eingefügte § 1b enthält ergänzende Bestimmungen zu Anlage I des MARPOL-Übereinkommens. Danach müssen in das Ölkontrollbuch und das Öltagebuch auch dann die nach MARPOL erforderlichen Eintragungen gemacht werden, wenn das Schiff zwar kein Seeschiff ist, aber auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (und damit auf Seeschifffahrtsstraßen) verkehrt.

Die vorliegende Ergänzung des § 1b der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung betrifft ebenfalls die nach MARPOL vorgeschriebenen Eintragungen in das Öltagebuch, diesmal auf Seeschiffen unter fremder Flagge, deren Flaggenstaat nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist, die aber deutsche Häfen anlaufen und dabei deutsche Gewässer befahren. Damit wird Artikel 5 Abs. 4 des MARPOL-Übereinkommens berücksichtigt, wonach Seeschiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens oder seiner Anlagen ist, nicht günstiger behandelt werden dürfen als Schiffe, die die Flagge eines Vertragsstaates führen.

Bei dieser Änderung der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung geht es darum, den Inhalt des bisherigen Artikels 2a des MARPOL-Gesetzes in die Verordnung zu überführen, um alle Vorschriften über Zuwerhandlungen gegen das MARPOL-Übereinkommen in einer Verordnung zusammenzufassen. Dies erhöht die Übersichtlichkeit für die Adressaten der Vorschrift und erleichtert spätere Anpassungen an das internationale Recht. Zu diesem Zweck wird in Artikel 4 dieses Gesetzes der Artikel 2a des MARPOL-Gesetzes aufgehoben und mit Artikel 5 dieses Gesetzes eine Vorschrift mit inhaltsgleicher Wirkung in die MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung eingestellt. Die vorliegende Änderung der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung ist eine notwendige Folge der Änderung des MARPOL-Gesetzes, da sonst bis zu einer anderweitigen Änderung der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung eine Regelungslücke in dem wichtigen Bereich des Meeresumweltschutzes entstehen würde.

**X. Zu Artikel 10** (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die Änderungen in den §§ 60 bis 62 der Fahrerlaubnis-Verordnung sind Folgeänderungen der Änderung in § 30 StVG.

**XI. Zu Artikel 11** (Inkrafttreten)

Artikel 12 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Diese Regelung entspricht Artikel 82 Abs. 2 Satz 1 GG.

**Anlage 2****Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

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

Das Gesetz enthält keine Informationspflichten. Es ermächtigt das Ressort aber, Verordnungen zu erlassen, die neue Informationspflichten für die Wirtschaft enthalten und eine bestehende Informationspflicht ändern werden. Es ist davon auszugehen, dass die zu erwartende Änderung der Informationspflicht keinen Einfluss auf die Bürokratiekosten haben wird. Wie hoch die sich aus den neuen Informationspflichten ergebenden Bürokratiekosten sein werden, lässt sich noch nicht abschließend beurteilen.

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt ausdrücklich, dass das Bundesministerium im Gesetzentwurf auf die sich aus den Verordnungen ergebenden Informationspflichten hingewiesen hat. Er hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.



## Anlage 3

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 839. Sitzung am 30. November 2007 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a**  
(§ 8 Abs. 1 Satz 1 SeeAufgG)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a ist in § 8 Abs. 1 Satz 1 die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 6 und 13“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 6, 13 und 16“ zu ersetzen.

**Begründung**

Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe einschließlich der Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten werden zukünftig zu den Bundesaufgaben gemäß SeeAufgG (neu § 1 Nr. 16 SeeAufgG) gehören.

Damit ist zwingend eine Ermächtigungsgrundlage zum Betreten und Kontrollieren erforderlich. Diese Ermächtigungsgrundlage fehlt in Artikel 1 Nr. 7 (neu § 8 SeeAufgG) der Drucksache.

Durch Einfügen einer Nummer 16, welche auf die im § 1 SeeAufgG neu einzuführenden Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung von Fremdorganismen durch Schiffe verweist, wird diese Ermächtigungsgrundlage geschaffen.

**2. Zu Artikel 1 Nr. 10**  
(§ 9e Abs. 1 Nr. 4, 9 und 10 – neu – SeeAufgG)

§ 9e Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 4 ist die Angabe in der Klammer durch folgende Angabe zu ersetzen:

„Familiename, Vornamen, Staatsangehörigkeit, Geburtsdatum und -ort, Art und Nummer des Identitätsdokuments, Nummer eines vorhandenen Visums sowie bei Fahrgästen Einschiffungs- und Ausschiffungshafen“.

- b) In Nummer 9 ist nach dem Wort „Ladungsdaten“ der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer 10 anzufügen:

„10. für Schiffe im Sinne der Regel 2 Absatz 1.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens, welche eine oder mehrere Hafenanlagen in der Bundesrepublik Deutschland anzulufen beabsichtigen, die im Anhang der Hinweise des Schiffssicherheitsausschusses zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (MSC/Circ. 1130 vom 14. Dezember 2004, VkB1. 2005 S. 143) genannten sicherheitsbezogenen Angaben zum Schiff, soweit die Daten über die Nummern 1 bis 9 hinausgehen.“

Als Folge ist

in Absatz 2 Satz 3 die Angabe „nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 9“ durch die Angabe „nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 10“ zu ersetzen.

**Begründung**

Der Bundesrat begrüßt die Wiedereinführung des § 9e in das Seeaufgabengesetz. Dadurch wird eine rechtlich abgesicherte Datenerhebung und -weitergabe – insbesondere auch an ermächtigte Landesbehörden – gewährleistet.

Die in dem neuen § 9e Abs. 1 SeeaufgG aufgeführten Daten haben jedoch nicht den Umfang, wie er für die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung und zu Zwecken der besonderen Gefahrenabwehr erforderlich ist. Von daher sind Ergänzungen erforderlich:

**Zu Buchstabe a**

Die in Nummer 4 aufgeführten Daten entsprechen nicht – wie in der Begründung dargelegt – dem Inhalt der maßgeblichen IMO-FAL-Formblätter 5 und 6 des Ausschusses Vereinfachung des internationalen Seeverkehrs (FAL) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Die darüber hinausgehende Angabe der Nummer eines vorhandenen Visums ist erforderlich, um die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung intensiver, aber auch effizienter und zielgerichteter durchführen zu können. Ein Teil der grenzpolizeilichen Maßnahmen kann bereits vor dem Einlaufen des Schiffes durchgeführt werden und dadurch die Inanspruchnahme der Schiffsführung im Rahmen der grenzpolizeilichen Abfertigung verringert werden.

**Zu Buchstabe b**

Die Daten in den Nummern 1 bis 9 entsprechen nicht – wie in der Begründung dargelegt – dem Inhalt des Anhangs der Hinweise des Schiffssicherheitsausschusses zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (MSC/Circ. 1130 vom 14. Dezember 2004, VkB1. 2005 S. 143). Insofern ist eine Ergänzung durch die neue Nummer 10 erforderlich.

Darüber hinaus sind die geforderten Angaben erforderlich, um im Rahmen des Grenzschutzes und der besonderen Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit Anti-Terrormaßnahmen im Schiffsverkehr eine bessere und frühzeitige Risikoanalyse durchführen zu können. Die Sicherheitsbehörden werden dadurch in die Lage versetzt, rechtzeitig erforderliche Maßnahmen einleiten zu können.

Als Folge ist die neu einzuführende Nummer 10 in Absatz 2 Satz 3 zu nennen. Anderenfalls wäre eine Datenübermittlung der in der neuen Nummer 10 aufgeführten Daten an die berechtigten Behörden nicht möglich.

**3. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 9e Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG)**

In Artikel 1 Nr. 10 sind in § 9e Abs. 2 Satz 2 nach dem Wort „Gesetz“ die Wörter „oder zur Gefahrenabwehr“ einzufügen.

**Begründung**

Die zuständige Stelle soll bereits auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes die Möglichkeit erhalten, die nach § 9e Abs. 1 erhobenen Daten an öffentliche Stellen zu übermitteln, wenn diese Stellen sie zur Gefahrenabwehr benötigen. Insbesondere die Polizei mit ihrer umfassenden Aufgabenstellung bei der Abwehr von Gefahren einschließlich der Gefahrenvorsorge benötigt diese Daten zur Gefahrenabwehr auch außerhalb der eigenen Zwecke des Seeaufgabengesetzes, bei denen es sich um schiffahrtspolizeiliche Belange und Belange der Eigensicherung handelt.

Die Datenübermittlung zu Zwecken der Gefahrenabwehr sollte bereits im Seeaufgabengesetz klar geregelt und nicht anderen „bereichsspezifischen Ermächtigungsgrundlagen“ überlassen werden, die zu einer Vielzahl von möglicherweise divergierenden bundes- und landesrechtlichen Regelungen führen würde.

**4. Zu Artikel 9 (MARPOL-ZuwV)**

Artikel 9 ist wie folgt zu fassen:

**„Artikel 9  
Änderung der MARPOL-  
Zuwiderhandlungsverordnung**

Die MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Juni 2007 (BGBl. I S. 1177) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nr. 2 wird nach der Angabe „§ 1b Abs. 2“ die Angabe „und 3“ eingefügt und nach der Angabe „§§ 2, 3 Abs. 1, 2 Satz 1, Abs. 3“ die Angabe „Nr. 2“ gestrichen.

2. Dem § 1b wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) – wie Absatz 3 der Regierungsvorlage –“.

**Begründung**

Gemäß Artikel 3 Nr. 2 der vorliegenden Bundesratsdrucksache wird Artikel 2a des MARPOL-Gesetzes (MARPOL-G) aufgehoben.

Dies geschieht aus Gründen der Rechtsvereinfachung. Alle Vorschriften über das umweltgerechte Verhalten in der Seefahrt und Verstöße dagegen werden zukünftig in der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung (MARPOL-ZuwV) zusammengefasst.

Inhaltlich geht es in diesem konkreten Fall um die Pflicht, als Voraussetzung für das Befahren deutscher Gewässer auch dann ein Öltagebuch zu führen, wenn der Flaggenstaat des betreffenden Schiffes nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist.

Gemäß Artikel 9 der vorliegenden Bundesratsdrucksache wird in § 1b MARPOL-ZuwV ein neuer Absatz 3 eingefügt, der inhaltlich mit dem Artikel 2a MARPOL-G übereinstimmt.

Damit wird die angestrebte Rechtsvereinfachung vollzogen.

Um diesen neuen § 1b Abs. 3 MARPOL-ZuwV anwenden zu können, muss jedoch ein Verweis in § 1 Nr. 2 MARPOL-ZuwV auf diesen Absatz 3 erfolgen.

Mit der aufgeführten Änderung wird jedoch nur eine Tagebuchführungspflicht für Schiffe von Nichtvertragsstaaten in der MARPOL-ZuwV umgesetzt. Die gleichzeitige Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift ist nicht möglich.

Hierzu ist die Streichung des Verweises auf Nummer 2 des § 3 Abs. 3 MARPOL-ZuwV notwendig. Damit wird gewährleistet, dass der gesamte § 3 Abs. 3 MARPOL-ZuwV zur Anwendung kommt und eine Ahndung des neuen § 1b Abs. 3 MARPOL-ZuwV möglich ist.



## Gegenäußerung der Bundesregierung

### Zu Nummer 1

#### Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a (§ 8 Abs. 1 Satz 1 SeeAufgG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 2

#### Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 9e Abs. 1 Nr. 4, 9 und 10, Abs. 2 Satz 3 – neu – SeeAufgG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 3

#### Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 9e Abs. 2 Satz 2 – neu – SeeAufgG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 4

#### Zu Artikel 9 (MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vorgeschlagene Änderung ist nicht erforderlich, um die in Artikel 9 vorgesehene Änderung der Verordnung, bei der es sich um eine Folgeänderung zu Artikel 3 (Änderung des MARPOL-Gesetzes) handelt, anwenden zu können. Sie ist aus rechtlichen Gründen falsch und führt zu Missverständnissen.

Der vorgesehenen Änderung der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung liegt die gleiche rechtliche Konstruktion wie in § 1b Abs. 1 und § 3 Abs. 3, §§ 1c und 4 sowie §§ 1e und 6 Abs. 3 MARPOL-ZuwV zugrunde. Wegen des Wortlauts des § 1 Halbsatz 2 Nr. 2 MARPOL-ZuwV („... gilt für Seeschiffe unter fremder Flagge ..., wenn auf ihnen ... eine in § 1b Abs. 2, ... §§ 2, 3 Abs. 1 ... bezeichnete Handlung begangen wird“) können die § 1b Abs. 1, §§ 1c und 1e dort keinen Niederschlag finden. Dies gilt für den neuen § 1b Abs. 3 ebenso.

Bei Einleitung dieses Gesetzgebungsverfahrens war noch nicht davon auszugehen, dass für die MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung kurzfristig weiterer Änderungsbedarf entstehen würde. Im Hinblick darauf könnte erwogen werden, Artikel 9 insgesamt zu streichen, weil das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Kürze eine Änderungsverordnung vorlegen wird.

Die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer haben in einem Gespräch bereits Änderungsbedarf der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung angemeldet, der auf ihren praktischen Erfahrungen beruht und über redaktionelle Bereinigungen hinausgeht. Ihnen wurde die zeitnahe Abarbeitung zugesagt. Deshalb wird mit ihnen ein entsprechender Verordnungsentwurf am 17. Dezember 2007 erörtert.





