

23.03.04**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - In - U - Wizu **Punkt** der 798. Sitzung des Bundesrates am 2. April 2004

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung der im Dezember 2002 vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:In, Vk,
Wi1. Zur Einleitungsformel

Die Einleitungsformel ist wie folgt zu fassen:

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

...

Vk, Wi
Ziffern 2
und 3
schließen
sich aus

2.

Begründung:

Der Bundesrat begrüßt im Grundsatz die Gesetzesvorlage mit der Zielsetzung, die Gefahrenabwehr für den gesamten Bereich der Schiffssicherheit durch eine umfassende, einheitliche bundesgesetzliche Regelung zu verbessern.

Wie jedoch schon das "Gesetz zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen" vom 22. Dezember 2003 (BGBl. II S. 2018) mit diesem Zustimmungsvorbehalt eingeleitet wird, ist auch in dem jetzt vorgelegten Gesetzesentwurf entsprechend zu verfahren. Auch dieses Ausführungsgesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrates, denn es beschränkt sich nicht auf schiffsbezogene Regelungen der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 des Grundgesetzes, sondern weist sowohl eine Staatshaftungsregelung auf, die sich aus der Ausführung des Artikels 1 Nr. 1 des Gesetzesentwurfs im Hinblick auf den Schadenersatzanspruch gemäß Regel 9 Abs. 3.5 des Kapitels XI-2 der Anlage zu SOLAS ergibt und die gemäß Artikel 74 Abs. 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf, als auch Regelungen der auf Hafenanlagen bezogenen Gefahrenabwehr auf, die ganz offensichtlich zu den Länderaufgaben gehören. Die geforderte Ergänzung der Einleitungsformel mit dem Zustimmungsvorbehalt kann durch die von der Bundesregierung vorgesehene Formel im letzten Satz des Gesetzesentwurfs: "Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt" nicht ersetzt werden, da es sich hier nicht nur um ein so genanntes "Einspruchsgesetz", sondern – wie bereits dargestellt – um ein zustimmungsbedürftiges Gesetz handelt.

In
Ziffern 2
und 3
schließen
sich aus

3.

Begründung:

Wie das "Gesetz zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen" vom 22. Dezember 2003 (BGBl. II S. 2018) bedarf auch dieses Ausführungsgesetz der Zustimmung des Bundesrates. Es beschränkt sich nicht auf schiffsbezogene Regelungen der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 des Grundgesetzes, sondern weist eine Staatshaftungsregelung gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 25 des Grundgesetzes auf, die sich aus der Ausführung des Artikels 1 Nr. 1 des Gesetzesentwurfs im Hinblick auf den Schadenersatzanspruch gemäß Regel 9 Absatz 3.5 des Kapitels XI-2 der Anlage zu SOLAS ergibt und die gemäß Artikel 74 Abs. 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

In, Vk
Wi

4. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 9 Abs. 1 SeeAufgG)

In Artikel 1 ist Nummer 6 wie folgt zu fassen:

"6. § 9 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) <...wie Vorlage Buchstabe a...>

bb) <...wie Vorlage Buchstabe b...>.

b) Folgende Sätze werden angefügt:

'Soweit sich die Verordnung nach Satz 1 Nr. 7 ... weiter wie Vorlage ... zu erlassen.

Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 7 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates."

Begründung:

Rechtsverordnungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die auf der in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 SeeAufgG-E enthaltenen Ermächtigungsgrundlage erlassen werden, regeln auch Angelegenheiten, die von den Ländern auszuführen sind. Darüber hinaus handelt es bei diesen Rechtsverordnungen des Bundes um Regelungen auf der Grundlage zustimmungsbedürftiger Bundesgesetze, die nach Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Daher bedarf es des o. g. Zusatzes.

In, Vk
Wi

5. Zu Artikel 3 Nr. 4 Buchstabe b (Anlage Abschnitt C Textziffer I.6 SchSG)

In Artikel 3 Nr. 4 Buchstabe b Anlage Abschnitt C ist Textziffer I.6 wie folgt zu ändern:

a) In der Überschrift ist die Angabe "2, 4-8" durch die Angabe "XI-2/4" zu ersetzen.

b) Die Angabe "(VkBl. 2003 S. ...)" ist durch die Angabe "(VkBl. 2004 S. 32)" zu ersetzen.

(noch Ziffer 5)

Begründung:

Gegenstand der neu anzufügenden Textziffer I.6 ist der empfehlende Teil B des ISPS-Codes. Da es aber in den Regeln 2, 5, 6, 7 und 8 des Kapitels XI-2 der Anlage zu SOLAS keine Hinweise auf diesen Teil B des ISPS-Codes gibt, ist die Überschrift entsprechend anzupassen.

Die in der Textziffer angegebene Fundstelle ist entsprechend zu aktualisieren.

In, Vk
Wi

6. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung nachdrücklich, im Rahmen der anschließenden Verordnungsgebung die Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung - AnLBV) dahin gehend zu ergänzen, dass Schiffe, die in deutsche Häfen einzulaufen beabsichtigen, einer Meldeverpflichtung im Sinne von SOLAS, Kapitel XI-2, Regel 9 Abs. 2.1 i.V.m. Absatz (B) 4.39 des ISPS-Codes unterliegen.

Begründung:

Die Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA, der Anschlag auf den französischen Tanker "Limburg" vor der jemenitischen Küste im Jahr 2002 und die anhaltende Krise im Nahen und Mittleren Osten haben die Diskussion um die Innere Sicherheit auch auf die Transportwege und somit auf die Schifffahrt und Häfen gelenkt.

Bekanntlich werden polizeiliche Vollzugsaufgaben (und damit einhergehende präventive Maßnahmen auch zur Terrorismusabwehr) in den deutschen Häfen durch die Wasserschutzpolizei des jeweiligen Bundeslandes wahrgenommen. Ebenso gelten grenzpolizeiliche Maßnahmen, die in Bremen und Hamburg durch die Wasserschutzpolizei und in den übrigen deutschen Häfen durch den Zoll und den Bundesgrenzschutz wahrgenommen werden, als ein wichtiges Instrumentarium zur Abwehr des internationalen Terrorismus.

Die damit zusammenhängenden Maßnahmen basieren auf einer Lagebewertung, die sich u. a. an den Kriterien Nationalität des Schiffes, Reiseroute und Spezifikation seiner Besatzungsmitglieder, Passagiere und anderer an Bord befindlicher Personen orientiert. Allerdings können diese – für eine Lagebeurteilung unerlässlichen und entscheidenden – Informationen derzeit jedoch erst an Bord der Schiffe gewonnen werden, wenn sie schon im Hafen liegen.

Insofern kann eine gesicherte polizeiliche Reaktion auch erst nach Festmachen eines Schiffes im Hafen erfolgen, was im Hinblick auf die weltweite Sicherheitslage als nicht angemessen erscheint.

Dieser Zielrichtung trägt SOLAS Kapitel XI-2, Regel 9 Abs. 2.1 und entsprechende Hinweise in Absatz (B) 4.39 des ISPS-Codes bereits ansatzweise Rechnung. Die dortige Formulierung ("kann eine Vertragsregierung vorschreiben") sollte durch die Bundesregierung aufgenommen und durch eine entsprechende Änderung der Anlaufbedingungsverordnung umgesetzt werden.

B

7. Der **Finanzausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.