

## **Referentenentwurf**

### **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

#### **Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See**

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

Die 28. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit der am 4. Dezember 2013 angenommenen EntschlieÙung A.1085(28) Änderungen der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. I S. 816) beschlossen. Diese Änderungen ermöglichen die verbindliche Auditierung der Vertragsstaaten im Bereich des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017) und werden mit parallel laufendem Ordnungsverfahren in Kraft gesetzt. Zusätzlich bedarf es einer entsprechenden Umsetzung dieser Änderungen ins deutsche Seeverkehrsrecht.

Außerdem erfordert die Neuordnung des Seeanlagenrechts durch das Gesetz zur Einführung von Ausschreibungen für Strom aus erneuerbaren Energien und zu weiteren Änderungen des Rechts der erneuerbaren Energien vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) weitere Anpassungen an der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813).

##### **B. Lösung**

Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

##### **C. Alternativen**

Weder zu den redaktionellen Anpassungen noch zur Umsetzung der völkerrechtlich verbindlichen EntschlieÙung der IMO-Vollversammlung besteht eine Alternative.

##### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

##### **E. Erfüllungsaufwand**

###### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Weder durch die redaktionellen Anpassungen noch durch die Umsetzung der EntschlieÙung A.1085(28) mit ihren völkervertraglichen Audit-Regeln entsteht den Bürgerinnen und Bürgern ein Erfüllungsaufwand. Letztere betrifft nur völkerrechtliche Pflichten der Bundesrepublik Deutschland.

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Weder durch die redaktionellen Anpassungen noch durch die Umsetzung der Entschlie-ßung A.1085(28) mit ihren völkervertraglichen Audit-Regeln entsteht der Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand. Letztere betrifft nur völkerrechtliche Pflichten der Bundesrepublik Deutschland.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es werden keine Informationspflichten geschaffen.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Die mit der Entschlie-ßung A.1085(28) einhergehende Verpflichtung zur Vornahme von IMO-Audits im Bereich der Kollisionsverhütung auf See lässt für die Verwaltung des Bundes zeitlichen und personellen Aufwand erwarten. Es sind aber keine zusätzlichen Stellen vorgesehen. Die Erfüllung des gegenständlichen Vorhabens für den Bereich Kollisionsverhütung erfolgt durch die bereits für das Gesamt-Audit der IMO geschaffenen und damit schon vorhandenen verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen.

## **F. Weitere Kosten**

Keine: Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

# Referentenentwurf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Vom ...

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

### Artikel 1

Die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift wird das Wort „Inkraftsetzung“ durch das Wort „Anwendung“ ersetzt.
  - b) Die Wörter „25. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in London vom 25. November 2007“ werden durch die Wörter „28. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in London vom 4. Dezember 2013“ ersetzt.
2. In § 2 Absatz 3 werden die Wörter „nach § 11 der Seeanlagenverordnung“ durch die Wörter „nach § 53 des Windenergie-auf-See-Gesetzes, § 10 des Seeanlagengesetzes oder nach § 11 der Seeanlagenverordnung vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S. 57), die zuletzt durch Artikel 55 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I 1257) geändert worden ist,“ ersetzt.
3. § 7 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Windenergie-auf-See-Gesetzes“ ein Komma und die Wörter „ , nach § 10 des Seeanlagengesetzes“ eingefügt.
  - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „bei Sicherheitszonen nach“ die Wörter „§ 53 des Windenergie-auf-See-Gesetzes, § 10 des Seeanlagengesetzes oder nach“ eingefügt.
    - bb) § 7 Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die insoweit erlassenen Allgemeinverfügungen werden nach Maßgabe des § 60 Absatz 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, des § 54 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder des § 11 des Seeanlagengesetzes bekannt gemacht.“

4. In § 8 Absatz 1 wird die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1“ ersetzt.
5. Der Anlage zu § 1 (Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See) wird nach Teil E folgender Teil F angefügt:

„Teil F

Überprüfung der Einhaltung des Übereinkommens

Regel 39 Begriffsbestimmungen

- a) Der Ausdruck „Audit“ bezeichnet ein systematisches, unabhängiges und dokumentiertes Verfahren, das dazu dient, Audits nachweise zu erlangen und objektiv auszuwerten, um zu ermitteln, inwieweit die Auditkriterien erfüllt sind.
- b) Der Ausdruck „Auditsystem“ bezeichnet das von der Organisation unter Berücksichtigung der von ihr ausgearbeiteten Richtlinien\*) eingerichtete Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten.
- c) Der Ausdruck „Anwendungscode“ bezeichnet den von der Organisation mit Entschließung A.1070(28) angenommenen Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code).
- d) Der Ausdruck „Auditnorm“ bezeichnet den Anwendungscode.

Regel 40 Anwendung

Die Vertragsparteien wenden bei der Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten nach diesem Übereinkommen den Anwendungscode an.

Regel 41 Überprüfung der Einhaltung

- a) Jede Vertragspartei unterliegt regelmäßigen Audits, welche die Organisation nach Maßgabe der Auditnorm durchführt, um die Einhaltung und Durchführung dieses Übereinkommens zu überprüfen.
- b) Der Generalsekretär der Organisation ist für die verwaltungsmäßige Durchführung des Auditsystems auf der Grundlage der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien verantwortlich.
- c) Jede Vertragspartei ist verantwortlich für die Erleichterung der Durchführung des Audits und die Umsetzung eines Maßnahmenprogramms zum Umgang mit den Auditergebnissen auf der Grundlage der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien.
- d) Das Audit jeder Vertragspartei
  - (i) erfolgt auf der Grundlage eines Gesamtzeitplans, der von dem Generalsekretär der Organisation erstellt wird, unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien und

---

\*) Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, adopted by the Organization by resolution A.1067(28).

- (ii) wird in regelmäßigen Abständen unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien durchgeführt.“

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die Verordnung dient zum einen der innerstaatlichen Umsetzung der von der 28. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 4. Dezember 2013 angenommenen Änderungen des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. Diese Änderungen sind mit Wirkung vom 1. Januar 2016 völkerrechtlich in Kraft getreten.

Zum anderen erfordert die gesetzgeberische Neuordnung des Seeanlagenrechts weitere redaktionelle Anpassungen.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Durch die EntschlieÙung A1085(28) wird erstmalig ein Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See eingeführt. Damit unterliegt die Bundesrepublik Deutschland regelmäßigen verpflichtenden Audits durch die IMO in diesem Bereich.

Die redaktionellen Anpassungen berücksichtigen, dass die Seeanlagenverordnung durch das Windenergie-auf-See-Gesetz und das Seeanlagengesetz ersetzt worden ist.

#### **III. Alternativen**

Weder zu den redaktionellen Anpassungen noch zur Umsetzung der völkerrechtlich verbindlichen EntschlieÙung der IMO-Vollversammlung besteht eine Alternative. .

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Erlass dieser Verordnung ergibt sich aus § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4 des Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489).

#### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Diese Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen vereinbar. Sie dient der Umsetzung eines völkerrechtlichen Übereinkommens auf nationaler Ebene.

#### **VI. Gesetzesfolgen**

Durch diese Verordnung wird die Einführung eines institutionalisierten Auditsystems für die Verkehrsverwaltung des Bundes im Bereich der Seeschiffahrt umgesetzt.

Die Regelungen der Stammverordnung zu Geltungsbereich und Sicherheitszonen berücksichtigen nun die gesetzgeberische Neuordnung des Seeanlagenrechts.

## **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Diese Verordnung vereinfacht Regelungen und Verwaltungsverfahren insofern, als das durch die redaktionellen Anpassungen die Rechtsfindung erleichtert wird.

## **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf mehrere globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen: im Bereich sichere und umweltschonende „Mobilität“ (SDG 11.2), "Meere schützen" (SDG 14.1) und im Bereich "Gute Regierungsführung" (SDG 16.3). Zudem erfüllt das Vorhaben die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung. Hierzu gehört, nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anzuwenden, um so die natürlichen Lebensgrundlagen der Erde dauerhaft zu sichern und allen Menschen jetzt und in Zukunft ein Leben in Würde zu ermöglichen (Prinzip 1). Auch das Prinzip der Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen ist betroffen (Prinzip 3): Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Einhaltung der planetaren Grenzen müssen Stoffkreisläufe so schnell wie möglich geschlossen bzw. in Einklang mit ökosystemischen Prozessen und Funktionen gebracht werden

Denn die Verordnung enthält mit ihren Vorschriften zur Kollisionsverhütung auf See Regeln für einen sicheren, dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Schiffsbetrieb. Mit der Einführung eines verpflichtenden Audits der deutschen Seeverkehrsverwaltung durch die IMO wird die Einhaltung der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sichergestellt und die deutsche Seeverkehrsverwaltung in diesem Bereich einer regelmäßigen internationalen Überprüfung unterzogen. Mittelbar dient dies der Sicherheit im weltweiten Seeverkehr sowie dem Schutz der Meeresumwelt.

## **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Diese Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der Kommunen.

## **4. Erfüllungsaufwand**

Für die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung der Länder und Kommunen sind keine finanziellen oder zeitlichen Be- oder Entlastungen zu erwarten.

Die mit der Entschließung A.1085(28) einhergehende Verpflichtung zur Vornahme von IMO-Audits im Bereich der Kollisionsverhütung zu See lässt für die Verwaltung des Bundes zeitlichen und personellen Aufwand erwarten. Es sind aber keine zusätzlichen Stellen vorgesehen. Denn das aktuelle Vorhaben betrifft nur das letzte und bereits antizipierte Element eines umfangreichen Gesamt-Audits der IMO zur nationalen Umsetzung der sechs Hauptregelwerke der IMO, wie es schon vorgesehen wurde in der Entschließung A.1070(28) über einen Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) (VkBfI. 2015 S. 636). Für diese anderen, dem IMO-Audit unterworfenen Verträge wurden bereits die völkerrechtlichen Audit-Regeln umgesetzt, etwa mit der 26. SOLAS-Änderungsverordnung vom 15. April 2016. Die Erfüllung des gegenständlichen Vorhabens für den Bereich Kollisionsverhütung unterliegt damit denselben, für das Gesamt-Audit geschaffenen und damit schon vorhandenen verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen.

## **5. Weitere Kosten**

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

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Die Regelungen haben keine Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher. Gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Befristung und Evaluierung der Regelung kommt aufgrund der Zielsetzung, einen völkerrechtlichen Vertrag auf nationaler Ebene umzusetzen, nicht in Betracht.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

Durch die Änderung der Überschrift wird klargestellt, dass das Regelungsziel der Vorschrift nicht die verfassungsdogmatische Geltung der im Übereinkommen von 1972 (BGBl. 1976 II, S. 1023) völkerrechtlich normierten Internationalen Kollisionsverhütungsregeln ist, sondern die hiervon zu unterscheidende Anwendung der Regeln durch die Seeschifffahrt und Verwaltung nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zur innerstaatlicher Ausführung des völkerrechtlichen Übereinkommens und dessen Änderungen.

##### **Zu Buchstabe b**

Durch diese Änderung wird der Wortlaut der Vorschrift aktualisiert und berücksichtigt nun die jüngste EntschlieÙung der IMO-Vollversammlung zur Änderung des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. Die EntschlieÙung A.1085(28) ist völkerrechtlich am 1. Januar 2016 in Kraft getreten und ergänzt die dem Übereinkommen beigefügten internationalen Kollisionsverhütungsregeln um einen neuen Teil F. Die neuen Regeln ermöglichen die verbindliche Auditierung der Vertragsstaaten im Bereich des Übereinkommens. Damit soll die Einhaltung und Umsetzung des Übereinkommens durch die Vertragsparteien sichergestellt werden. Die EntschlieÙung wird mit parallel laufendem Ordnungsverfahren innerstaatlich in Kraft gesetzt.

Die EntschlieÙung A.1085(28) steht im Zusammenhang mit dem Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code – III-Code), der mit der EntschlieÙung A.1070(28) (VkB1. 2015 S. 636) am 4. Dezember 2013 angenommen worden ist, da nun auch für den Anwendungsbereich des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See die Auditierung der nationalen Seeverkehrsverwaltungen durch die IMO vorgeschrieben wird. Der III-Code legt dabei den Standard für die verbindliche Auditierung der nationalen Verwaltungen fest. Er normiert bestimmte Grundsätze und Mindestanforderungen für den Aufbau der nationalen Seeverkehrsverwaltungen der IMO-Mitgliedstaaten und für die Strategien der Staaten zur effektiven Umsetzung der IMO-Instrumente, um die Sicherheit im weltweiten Seeverkehr sowie den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern.

#### **Zu Nummer 2 bis 3**

Diese Änderungen tragen dem Umstand Rechnung, dass die Seeanlagenverordnung gemäß Artikel 25 Absatz 2 des Gesetzes vom 13.10.2016 (BGBl. I, S. 2258) außer Kraft getreten und durch das Windenergie-auf-See-Gesetz und das Seeanlagengesetz ersetzt

worden ist. Die Beibehaltung des Verweises auf die außer Kraft getretene Seeanlagenverordnung hat seine Berechtigung für Sicherheitszonen, die seinerzeit nach alter Rechtslage eingerichtet wurden und weiter Bestand haben.

#### **Zu Nummer 4**

Die Änderung nimmt eine Folgeanpassung vor nach Neunummerierung der BSH-Aufgaben durch Artikel 33 Nummer 3 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28.6.1990 (BGBl. I, S. 1221)

#### **Zu Nummer 5**

Die Änderung erfolgt zur innerstaatlichen Umsetzung der von der 28. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 4. Dezember 2013 angenommenen Entschließung A.1085(28), welche mit parallel laufendem Ordnungsverfahren in Kraft gesetzt wird. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

#### **Zu Artikel 2**

Die Regelung entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.