

## **Referentenentwurf**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

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

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

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. Die Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit den Entschlüssen A.736(18) vom 4. November 1993 und A.1085(28) vom 4. Dezember 2013 Änderungen dieser internationalen Kollisionsverhütungsregeln beschlossen. Diese Entschlüsse sind für die Bundesrepublik Deutschland verbindlich.

Mit der Entschlüsselung A.736(18) werden verschiedene Regelungen zu den von Fischerei- und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu führenden Lichtern geändert. Die Entschlüsselung A.1085(28) schreibt die verbindliche Auditierung der Vertragsstaaten im Bereich des Übereinkommens vor.

Die Entschlüsselung A.736(18) trat völkerrechtlich am 4. November 1995 in Kraft und die Entschlüsselung A.1085(28) am 1. Januar 2016.

##### **B. Lösung**

Erlass dieser Verordnung zur innerstaatlichen Inkraftsetzung der Änderungen der internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

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

Es besteht keine Alternative zur innerstaatlichen Inkraftsetzung der völkerrechtlich verbindlichen Entschlüssen der IMO-Vollversammlung.

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

Keine.

##### **E. Erfüllungsaufwand**

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

Die nachholende innerstaatliche Inkraftsetzung der völkervertragsrechtlichen Entschlüsselung A.736(18) betrifft lediglich diejenigen schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen, welche längst schon als nationales Recht auf Grund von Artikel 4 der Zweiten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S.

3744) bestehen. Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht also kein neuer oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Inkraftsetzung.

Durch die innerstaatliche Inkraftsetzung der EntschlieÙung A.1085(28) mit ihren völkervertraglichen Audit-Regeln entsteht den Bürgerinnen und Bürgern kein Erfüllungsaufwand, da sie nur völkerrechtliche Pflichten der Bundesrepublik in die nationale Rechtsordnung überführt.

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

Die nachholende innerstaatliche Inkraftsetzung der völkervertragsrechtlichen EntschlieÙung A.736(18) betrifft lediglich diejenigen schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen, welche bereits als nationales Recht auf Grund von Artikel 4 der Zweiten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744) bestehen. Der Wirtschaft entsteht also kein neuer oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Inkraftsetzung.

Durch die innerstaatliche Inkraftsetzung der EntschlieÙung A.1085(28) mit ihren völkervertraglichen Audit-Regeln entsteht der Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand, da sie nur völkerrechtliche Pflichten der Bundesrepublik in die nationale Rechtsordnung überführt.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

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

Die nachholende innerstaatliche Inkraftsetzung der EntschlieÙung A.736(18) betrifft lediglich völkervertragliche Anforderungen, welche bereits im nationalen Recht auf Grund von Artikel 4 der Zweiten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744) bestehen. Der Verwaltung entsteht also kein neuer oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Die mit der EntschlieÙung 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. 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**

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

# **Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

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

### **Vom ...**

Auf Grund des Artikels 1 des Gesetzes vom 29. Juni 1976 zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017) in Verbindung mit § 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**

(1) Folgende von der Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in London angenommenen Entschließungen werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. Entschlieung A.736(18) zur Änderung der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1023), in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 1991 (BGBl. 1991 II S. 627);
2. Entschlieung A.1085(28) zur Änderung der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1023), die zuletzt durch Entschlieung A.1004(25) vom 29. November 2007 geändert worden sind (BGBl. 2009 II S. 262).

(2) Die Entschließungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

### **Artikel 2**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

### **Artikel 3**

Die mit der Verordnung zu den Änderungen der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 25. November 2003 (BGBl. 2003 II S. 1644) zum 4. Dezember 2003 in Kraft gesetzte Entschlieung A.910(22) der 22. Vollversammlung der IMO und die mit der Verordnung zur Änderung der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 18. März 2009 (BGBl. 2009 II S. 262) zum 1. Dezember 2009 in Kraft gesetzte Entschlieung A.1004(25) der 25. Vollversammlung der IMO werden in der französischen Textfassung als Anlage veröffentlicht.

## **Artikel 4**

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die in Artikel 1 Nummer 1 genannten Änderungen durch die EntschlieÙung A.736(18) treten mit Wirkung vom 4. November 1995 in Kraft.

(3) Die in Artikel 1 Nummer 2 genannten Änderungen durch die EntschlieÙung A.1085(28) treten mit Wirkung vom 1. Januar 2016 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

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

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der von der Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommenen Änderungen des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. Gemäß Artikel VI Absatz 4 des Übereinkommens sind die Änderungen durch die EntschlieÙung A.736(18) mit Wirkung vom 4. November 1995 völkerrechtlich in Kraft getreten, die Änderungen durch die EntschlieÙung A.1085(28) mit Wirkung vom 1. Januar 2016.

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

Die EntschlieÙung A.736(18) beinhaltet Änderungen der Regelungen über die Lichtführung von Fischerei- und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.

Durch die EntschlieÙung A.1085(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.

#### **III. Alternativen**

Die Bundesrepublik Deutschland ist zur Umsetzung der von der Vollversammlung der IMO beschlossenen Änderungen völkerrechtlich verpflichtet. Es besteht kein Gestaltungsspielraum.

#### **IV. Regelungskompetenz**

Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ergibt sich aus Artikel 1 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017) in Verbindung mit § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489).

#### **V. Regelungsfolgen**

Durch diese Verordnung werden die geänderten Anforderungen an die Lichtführung von Fischerei- und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge innerstaatlich in Kraft gesetzt und damit in die nationale Rechtsordnung überführt, ebenso wie die Einführung eines institutionalisierten Auditsystems für die Verkehrsverwaltung des Bundes im Bereich der Seeschiffahrt.

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

Durch diese Verordnung werden Regelungen oder Verwaltungsverfahren nicht vereinfacht.

## **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), "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

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 innerstaatliche Inkraftsetzung der Entschließung A.736(18) betrifft lediglich diejenigen Anforderungen, welche bereits auf Grund von Artikel 4 der Zweiten Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744) bestehen.

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) (VkBBl. 2015 S. 636). Für diese anderen, dem IMO-Audit unterworfenen Verträge wurden bereits mit entsprechenden Inkraftsetzungsverordnungen die völkerrechtlichen Audit-Regeln in die nationale Rechtsordnung überführt, 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 Regelungsfolgen**

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

## **VI. Befristung; Evaluierung**

Befristung und Evaluierung der Regelung kommen auf Grund der Zielsetzung, einen völkerrechtlichen Vertrag innerstaatlich in Kraft zu setzen, nicht in Betracht.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

Durch Artikel 1 werden die von der Vollversammlung der IMO beschlossenen Änderungen des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See innerstaatlich in Kraft gesetzt.

### **Zu Absatz 1**

### **Zu Nummer 1**

Mit der EntschlieÙung A.736(18) werden Änderungen an den Regelungen über die von Fischerei- und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu führenden Lichter und Signalkörper vorgenommen. Die neuen Anforderungen berücksichtigen die technische Entwicklung und gewährleisten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

### **Zu Nummer 2**

Die EntschlieÙung A.1085(28) schreibt die verbindliche Auditierung der Vertragsstaaten im Bereich des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vor. Ziel des Audits ist es, durch strukturierte Überprüfung der nationalen Strategien und Durchsetzungskonzepte die Erfüllung der flaggenstaatlichen, küstenstaatlichen und hafenstaatlichen Verpflichtungen zu verbessern, indem hierzu Verbesserungspotenziale identifiziert werden. Die Einführung eines institutionalisierten Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten steht im Zusammenhang mit dem Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) (VkBf. 2015 S. 636). Mit ihm soll die Durchsetzung der verbindlichen internationalen Rechtsinstrumente und ihre Wirksamkeit sichergestellt werden.

### **Zu Artikel 2**

Seit der Bekanntmachung des Wortlauts des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sind umfangreiche Änderungen in Kraft getreten. Die Veröffentlichung einer konsolidierten Textfassung ist daher zur besseren Lesbarkeit erforderlich.

### **Zu Artikel 3**

Die Verordnung zur Inkraftsetzung der EntschlieÙung A.910(22) (BGBl. 2003 II S. 1644) und die Verordnung zur Inkraftsetzung der EntschlieÙung A.1004(25) (BGBl. 2009 II S. 262) enthielten keine Veröffentlichung der französischen Textfassung der jeweiligen EntschlieÙung. Diese wird hiermit nachgeholt.

**Zu Artikel 4**

**Zu Absatz 1**

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

**Zu Absatz 2 und zu Absatz 3**

Hinsichtlich des Zeitpunktes des innerstaatlichen Inkrafttretens der Änderungen durch die Entschlüsse A.736(18) und A.1085(28) wird jeweils auf den Zeitpunkt abgestellt, zu dem die jeweilige EntschlieÙung völkervertragsrechtlich gemäß Artikel VI Absatz 4 des Übereinkommens in Kraft getreten ist. Die rückwirkende Geltung verursacht keine nachteiligen Rechtsfolgen für die Zeit, die vor der Verkündung dieser Verordnung liegt.