

01.01.21

R - U - Vk

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs

A. Problem und Ziel

Es ist beabsichtigt, das HNS-Übereinkommen 2010 zu ratifizieren. Das HNS-Übereinkommen 2010 setzt sich aus den Artikeln 20 bis 29 des Protokolls von 2010 vom 30. April 2010 zum Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Protokoll) und den Artikeln 1 bis 44 und den Anlagen I und II des HNS-Übereinkommens vom 3. Mai 1996 in der durch das HNS-Protokoll und dessen Anlagen geänderten Fassung zusammen.

Nach Artikel 2 Absatz 1 des Beschlusses (EU) 2017/770 des Rates vom 25. April 2017 über die Ratifizierung im Interesse der Europäischen Union des Protokolls von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See durch die Mitgliedstaaten und ihren Beitritt zu diesem Protokoll im Interesse der Europäischen Union, im Hinblick auf die Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen bemühen sich die Mitgliedsstaaten, ihre Urkunden über den Beitritt innerhalb eines angemessenen Zeitraums und möglichst bis zum 6. Mai 2021 zu hinterlegen.

Das Übereinkommen regelt die Haftung und Entschädigung nach Unfällen von Seeschiffen, die HNS (Hazardous and Noxious Substances – gefährliche und schädliche Stoffe) transportieren. Es sieht eine Versicherungspflicht vor, ebenso die Pflicht, die importierten Mengen von HNS mitzuteilen. Mit diesem Entwurf sollen insbesondere die notwendigen Vorschriften über die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers und über die Mitteilungspflicht der Importeure der erfassten Güter, erlassen werden.

Im Ölschadengesetz fehlt bislang ein Gerichtsstand für Schadensfälle, die sich in der ausschließlichen Wirtschaftszone ereignen; die Sanktionsregelungen sind zudem nicht ausreichend effektiv.

Fristablauf: 12.02.21

B. Lösung; Nutzen

Es wird ein neues Stammgesetz, das Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter und schädlicher Stoffe durch Seeschiffe (HNS-Gesetz), geschaffen, das die Ausführungsvorschriften zum HNS-Übereinkommen 2010 enthält. Insbesondere wird eine Versicherungspflicht für Schiffe, die gefährliche und schädliche Stoffe transportieren, die unter das HNS-Übereinkommen 2010 fallen, eingeführt. Außerdem wird die Pflicht eingeführt, Importe von Stoffen, die unter das Übereinkommen fallen, zu melden und im Schadensfall Beiträge an den einzurichtenden HNS-Fonds zu entrichten.

Der Nutzen des Regelungsvorhabens liegt darin, dass Haftungs- und Entschädigungsfragen im Falle von Unfällen von Seeschiffen mit HNS-Substanzen international einheitlich geklärt und geregelt werden. Zugleich trägt die Schaffung eines Entschädigungsfonds dazu bei, die Beseitigung von HNS-Verunreinigungen zu fördern, ohne dass dies auf Kosten des deutschen Staates ginge.

Folgeänderungen ergeben sich im Handelsgesetzbuch und in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung. Regelungen des Ölschadengesetzes, das Vorbild für das HNS-Gesetz ist, werden angepasst. Im Ölschadengesetz wird für Schadensfälle in der ausschließlichen Wirtschaftszone ein Gerichtsstand geschaffen. Die Sanktionsregelungen werden effektiver ausgestaltet.

C. Alternativen

Die denkbare Alternative bestünde darin, auf die Umsetzung des HNS-Übereinkommens zu verzichten und die geltende Rechtslage beizubehalten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) entstehen einmalig Haushaltsausgaben von 17 500 Euro sowie jährlich wiederkehrende Haushaltsausgaben in Höhe von 142 294 Euro für das Ausstellen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen:

Es entsteht ein zusätzlicher Stellenbedarf von einer Stelle im gehobenen Dienst (A11).

Zudem wird eine Erweiterung der bereits bestehenden Informationstechnik für die Ausstellung von HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen (Öl-, Personen- und Wrackbeseitigungshaftung) notwendig.

Das BSH erhebt für die Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung eine pauschale Gebühr von 118 Euro (laufende Nummer 7001 der Anlage zu § 2 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie).

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim BSH soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung muss an Bord des betreffenden Schiffs mitgeführt werden. Dies wird durch die zuständige Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) im Rahmen der routinemäßigen Flaggenstaatsbesichtigungen und Hafenstaatskontrollen überprüft. Bei der BG Verkehr entstehen für die Kontrolle der Pflichtversicherungsbescheinigungen wiederkehrend Personal- und

Sachkosten im gehobenen Dienst in Höhe von insgesamt 9 500 Euro pro Jahr. Ein etwaiger Mehrbedarf soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle entstehen einmalige Haushaltsausgaben in Höhe von 180 000 Euro sowie jährliche Haushaltsausgaben in Höhe von 269 716 Euro (gemäß Personalkostensatz Bund) durch den zusätzlichen Stellenbedarf von zwei Stellen im gehobenen Dienst (A12). Der Mehraufwand an Sach- und Personalmitteln beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 09 ausgeglichen werden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das HNS-Übereinkommen 2010 hat für den Schiffseigentümer die Verpflichtung begründet, eine Versicherungsbescheinigung zu beantragen und mit sich zu führen. Durch diese Verpflichtung entsteht Aufwand in Höhe von circa 8 000 Euro pro Jahr.

Das HNS-Übereinkommen 2010 hat für die importierende Wirtschaft die Verpflichtung begründet, die Mengen beitragspflichtiger Ladung mitzuteilen. Durch diese Verpflichtung entsteht Personal- und Sachaufwandaufwand in Höhe von 2 000 Euro pro Jahr.

Insgesamt entsteht der Wirtschaft ein jährlicher Erfüllungsaufwand von circa 10 000 Euro.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt nicht der „One in, one out“-Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015), da der entstehende Erfüllungsaufwand der Umsetzung des internationalen Vertrages (HNS-Übereinkommen 2010) dient.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von 2 000 Euro pro Jahr.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Das HNS-Übereinkommen 2010 macht es erforderlich, dass Pflichtversicherungsbescheinigungen ausgestellt werden; das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wird die Bescheinigungen ausstellen. Dadurch entsteht beim BSH ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 25 500 Euro.

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) wird kontrollieren, ob die Bescheinigungen mitgeführt werden. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen der routinemäßigen Flaggenstaatsbesichtigungen und Hafenstaatskontrollen. Bei der BG Verkehr entsteht hierdurch einlaufender Erfüllungsaufwand in Höhe von knapp 4 000 Euro pro Jahr.

Das HNS-Übereinkommen 2010 macht es erforderlich, dass die Mitteilungen der betroffenen Unternehmen über die empfangenen Mengen beitragspflichtiger Ladung entgegengenommen und an den HNS-Fonds weitergeleitet werden. Für eine Stichprobe der mel-

depflichtigen Empfänger ist außerdem eine Vor-Ort-Prüfung der Meldungen vorzusehen. Dadurch entstehen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle Personal- und Sachaufwand; dieser Aufwand beträgt einmalig 180 000 Euro für die Datenbankentwicklung (Programmieraufwand) sowie jährlich 146 150 Euro (gemäß Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Länder und Gemeinden.

F. Weitere Kosten

Die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 beziehungsweise des HNS-Gesetzes einzuführende Pflicht des Schiffseigentümers, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für HNS-Schäden aufrechtzuerhalten, kann zu einer finanziellen Mehrbelastung der betroffenen Unternehmen führen, soweit noch keine entsprechende Versicherung besteht.

Durch die vom BSH die Ausstellung von HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen erhobene Gebühr wird die Wirtschaft insgesamt in Höhe von schätzungsweise circa 163 500 Euro jährlich belastet.

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

01.01.21

R - U - Vk

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 1. Januar 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010
und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen
Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 12.02.21

**Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens
2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrecht-
lichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Han-
delsgesetzbuchs**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

**Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der
Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See
(HNS-Gesetz – HNSG)**

§ 1

**Haftung und Entschädigung für durch gefährliche und schädliche Stoffe verur-
sachte Schäden; Versicherungspflicht**

(1) Die Haftung und Entschädigung für Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See und der Be- und Entladung von Schiffen entstanden sind, und die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder einer sonstigen finanziellen Sicherheit für diese Schäden richten sich nach dem HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II] in seiner jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung.

(2) Das HNS-Übereinkommen 2010 setzt sich zusammen

1. aus den Artikeln 20 bis 29 des Protokolls von 2010 vom 30. April 2010 zum Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See und
2. aus den Artikeln 1 bis 44 und den Anlagen I und II des HNS-Übereinkommens vom 3. Mai 1996 in der durch das in Nummer 1 genannte Protokoll und dessen Anlagen geänderten Fassung.

(3) Die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit gemäß Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 ist auf Schiffe im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 dieses Übereinkommens aus Nicht-Vertragsstaaten, die sich im deutschen Hoheitsgebiet befinden, anzuwenden.

§ 2

Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit

(1) Das Bestehen der nach Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 3, vorgeschriebenen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit wird durch eine von der nach Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 zuständigen Behörde eines Vertragsstaats ausgestellte oder bestätigte Bescheinigung (HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung) nachgewiesen.

(2) Dem Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat die zuständige Behörde auf Antrag die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung auszustellen, wenn

1. er nachweist, dass eine entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, und
2. kein begründeter Anlass für die Annahme gegeben ist, dass der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

(3) Dem Eigentümer eines Schiffes, das nicht die Bundesflagge führt, kann die zuständige Behörde die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung auf Antrag ausstellen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 vorliegen.

§ 3

Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlässt durch Rechtsverordnung Bestimmungen über

1. die Voraussetzungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Einziehung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung,
2. das Verfahren bei der Ausstellung und Einziehung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung,
3. die gebührenpflichtigen Tatbestände für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen aufgrund dieses Gesetzes oder einer Rechtsverordnung nach den Nummern 1 und 2, die Gebührensätze sowie die Auslagenerstattung.

§ 4

Mitführen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung

Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes nach Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 3, hat sicherzustellen, dass die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitgeführt wird. Der Schiffsführer eines Schiffes ist verpflichtet, die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen und sie der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für die Bescheinigung nach Artikel 12 Absatz 12 Satz 1 des HNS-Übereinkommens 2010.

§ 5

Behördliche Maßnahmen

(1) Die zuständige Behörde kann in den Betriebs- und Geschäftsräumen des Schiffes Kontrollen nach Maßgabe von § 8 des Seeaufgabengesetzes durchführen, um die Einhaltung der Pflichten nach § 4 zu überwachen.

(2) Wird die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung nicht an Bord mitgeführt oder kann sie auf Verlangen nicht vorgelegt werden, kann die zuständige Behörde das Schiff festhalten, bis die Bescheinigung vorgelegt worden ist.

§ 6

Behördliche Zuständigkeiten; Gebühren und Auslagen

(1) § 2 Absatz 2 und 3 und die nach § 3 erlassenen Rechtsverordnungen werden durch den Bund ausgeführt. Die Wahrnehmung der Aufgaben obliegt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

(2) § 5 wird durch den Bund ausgeführt. Die Wahrnehmung der Aufgaben obliegt der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation. § 6 des Seeaufgabengesetzes ist entsprechend anzuwenden.

§ 7

Mitteilung der Mengen beitragspflichtiger Ladung

(1) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie teilt dem Direktor des Internationalen Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe (HNS-Fonds) die in Artikel 21 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 vorgesehenen Angaben mit. Dem Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation teilt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die in Artikel 45 Absatz 6 des HNS-Übereinkommens 2010 vorgesehenen Angaben mit.

(2) Personen, die nach den Artikeln 18 und 19 des HNS-Übereinkommens 2010 zur Zahlung von Beiträgen an den HNS-Fonds verpflichtet sind, haben dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die für dessen Mitteilung nach Absatz 1 erforderlichen Angaben zu machen und deren Richtigkeit auf Verlangen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zu beweisen. Soweit der Empfang von Ladung im Geltungsbereich dieses Gesetzes nach dem HNS-Übereinkommen 2010 Voraussetzung für die Beitragspflicht ist, gelten die sich im Einzelfall aus der Anwendung des Artikels 1 Nummer 4 Buchstabe a des HNS-Übereinkommens 2010 ergebenden Personen als Empfänger.

(3) Macht eine nach Absatz 2 Satz 1 mitteilungspflichtige Person nicht oder nicht rechtzeitig die vorgeschriebenen Angaben oder erbringt sie nicht die verlangten Beweise, so kann das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nach Ablauf einer angemessenen Frist seiner Mitteilung eine im Wege der Schätzung ermittelte Menge der beitragspflichtigen Ladung zugrunde legen.

(4) Die nach Absatz 2 gemachten Angaben dürfen Dritten außer für die in Absatz 1 vorgesehenen Mitteilungen weder vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie noch von nachgeordneten Behörden zugänglich gemacht werden.

(5) Assoziierte Personen im Sinne von Artikel 16 Absatz 6 des HNS-Übereinkommens 2010 sind rechtlich selbständige Unternehmen, die im Verhältnis zueinander in Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen und mit Mehrheit beteiligte Unternehmen sind. Ob Unternehmen im Sinne von Satz 1 im Verhältnis zueinander in Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen und mit Mehrheit beteiligte Unternehmen sind, bestimmt sich nach dem sinngemäß anzuwendenden § 16 des Aktiengesetzes.

§ 8

Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie kann die ihm nach § 7 Absatz 1 bis 3 zugewiesenen Aufgaben durch Rechtsverordnung auf eine nachgeordnete Behörde übertragen.

(2) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie erlässt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen über die in § 7 Absatz 2 Satz 1 vorgesehenen Angaben, ihre Form und die zu wahrenden Fristen.

§ 9

Rechtsweg; gerichtliche Zuständigkeiten

(1) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche auf Schadensersatz nach den Artikeln 7 und 12 des HNS-Übereinkommens 2010 sowie auf Entschädigung nach Artikel 14 des HNS-Übereinkommens 2010 ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben. Der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten ist auch für Streitigkeiten wegen der dem HNS-Fonds nach dem HNS-Übereinkommen 2010 zustehenden Beiträge gegeben.

(2) Für Streitigkeiten wegen der in Absatz 1 Satz 1 genannten Ansprüche ist auch das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Schaden im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a bis c des HNS-Übereinkommens 2010 eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel 1 Nummer 7 des HNS-Übereinkommens 2010 ergriffen oder angeordnet worden sind.

(3) Ist der Schaden im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a bis c des HNS-Übereinkommens 2010 in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland verursacht worden oder sind dort Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel 1 Nummer 7 des HNS-Übereinkommens 2010 ergriffen oder angeordnet worden und ist ein anderer Gerichtsstand nicht begründet, so ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat.

§ 10

Anerkennung und Vollstreckung

Artikel 40 des HNS-Übereinkommens 2010 ist auf die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Entscheidungen über Klagen aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010, die gemäß dem Recht der Europäischen Union anerkannt und vollstreckt werden, nicht anzuwenden.

§ 11

Strafvorschriften

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer entgegen Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II], auch in Verbindung mit § 1 Absatz 3, eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrechterhält.

(2) Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

§ 12

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 3 Nummer 1 oder Nummer 2 oder einer vollziehbaren Anordnung aufgrund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
2. entgegen § 4 Satz 1, auch in Verbindung mit § 4 Satz 3, nicht sicherstellt, dass eine dort genannte Bescheinigung an Bord mitgeführt wird,
3. entgegen § 4 Satz 2, auch in Verbindung mit § 4 Satz 3, eine dort genannte Bescheinigung nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorweist oder
4. entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 2 eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 bis 4 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3 das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und
2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4 das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

Artikel 2

Änderung des Ölschadengesetzes

Das Ölschadengesetz vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 23 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Ersten Teils wird gestrichen.
2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden; Versicherungspflicht

(1) Die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden und die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit richten sich nach folgenden internationalen Übereinkommen in ihrer jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung:

1. nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 670, 671),
2. nach dem Fondsübereinkommen von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 685, 686) und dem Protokoll von 2003 vom 16. Mai 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 2004 II S. 1290, 1291) (Zusatzfondsübereinkommen von 2003),
3. nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578, 579) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Bestimmungen der in Absatz 1 Nummer 1 und 3 genannten Übereinkommen über die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit sind auf Schiffe im Sinne des Artikels I Nummer 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 und des Artikels 1 Nummer 1 des Internationalen Übereinkommens von 2001 vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden aus Nicht-Vertragsstaaten, die sich im deutschen Hoheitsgebiet befinden, anzuwenden.

(3) Die Mindesthöhe der nach Artikel 7 Absatz 1 des Internationalen Übereinkommens von 2001 vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578, 579), auch in Verbindung mit Absatz 2, aufrechtzuerhaltenden Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit beläuft sich je Schadensereignis auf die Summe der Beträge, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung nach Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, 787), das durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 770, 791) geändert worden ist, in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränken kann.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit; Verordnungsermächtigung.“

- b) Die Absätze 1 bis 4 werden durch die folgenden Absätze 1 bis 3 ersetzt:

„(1) Das Bestehen der nach Artikel VII Absatz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, vorgeschriebenen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit wird durch eine von dem nach Artikel VII Absatz 2 Satz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 zuständigen Vertragsstaat auszustellende Bescheinigung (Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992) nachgewiesen. Das Bestehen der nach Artikel 7 Absatz 1 des Bunkeröl-Übereinkommens vorgeschriebenen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, wird durch eine von dem nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 des Bunkerölübereinkommens zuständigen Vertragsstaat auszustellende Bescheinigung (Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung) nachgewiesen.

(2) Dem Eigentümer eines Schiffes, das in das Schiffsregister eines deutschen Gerichts eingetragen ist und die Bundesflagge führt, hat die zuständige Behörde auf Antrag die Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992 oder die Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung nach Absatz 1 Satz 1 oder Satz 2 auszustellen, wenn er nachweist, dass eine entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht und kein begründeter Anlass für die Annahme gegeben ist, dass der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

(3) Dem Eigentümer eines Schiffes, das nicht die Bundesflagge führt, kann die zuständige Behörde die Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992 oder die Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung nach Absatz 1 Satz 1 oder Satz 2 auf Antrag ausstellen; Absatz 2 gilt entsprechend.“

- c) Absatz 5 wird Absatz 4 und wird wie folgt geändert: in Nummer 2 werden die Wörter „die Zuständigkeiten und“ gestrichen.

4. Die §§ 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„§ 3

Mitführen der Bescheinigungen; Festhalten des Schiffes

(1) Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes nach Artikel VI Absatz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, hat sicherzustellen, dass die Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992 an Bord mitgeführt wird. Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes nach Artikel 7 Absatz 1 des Bunkeröl-Übereinkommens, auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, hat sicherzustellen, dass die Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitgeführt wird. Der Schiffsführer eines Schiffes ist verpflichtet, die Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992 und die Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen und diese der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen. Die Sätze 1 und 3 gelten auch für die Bescheinigung nach Artikel VII Absatz 12 des Haftungsübereinkommens von 1992. Die Sätze 2 und 3 gelten auch für die Bescheinigung nach Artikel 7 Absatz 14 des Bunkeröl-Übereinkommens.

(2) Die zuständige Behörde kann in den Betriebs- und Geschäftsräumen des Schiffes Kontrollen nach Maßgabe von § 8 des Seeaufgabengesetzes durchführen, um die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 zu überwachen.

(3) Wird die Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung 1992 oder die Bunkeröl-Pflichtversicherungsbescheinigung nicht an Bord mitgeführt oder kann sie auf Verlangen nicht vorgelegt werden, kann die zuständige Behörde das Schiff festhalten, bis die jeweilige Bescheinigung vorgelegt worden ist.

§ 4

Behördliche Zuständigkeiten; Gebühren und Auslagen

(1) § 2 Absatz 2 und 3 und die nach § 2 Absatz 4 erlassene Rechtsverordnung werden durch den Bund ausgeführt; die Wahrnehmung der Aufgaben obliegt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

(2) § 3 Absatz 2 und 3 wird durch den Bund ausgeführt; die Wahrnehmung der Aufgaben obliegt der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation. § 6 des Seeaufgabengesetzes ist entsprechend anzuwenden.“

5. Dem § 6 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Ist der Verschmutzungsschaden in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland verursacht worden oder sind dort Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel I Nummer 7 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder Artikel 1 Nummer 7 des Bunkeröl-Übereinkommens ergriffen oder angeordnet worden und ist ein anderer Gerichtsstand nicht begründet, so ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat.“

6. Die §§ 6a und § 7 werden durch die folgenden §§ 7 und 8 ersetzt:

„§ 7

Anerkennung und Vollstreckung

Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens ist auf die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Entscheidungen über Klagen aufgrund des Bunkeröl-Übereinkommens, die gemäß dem Recht der Europäischen Union anerkannt und vollstreckt werden, nicht anzuwenden.

§ 8

Strafvorschriften

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer entgegen Artikel VII Absatz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 670, 671), auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrechterhält.

(2) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer entgegen Artikel 7 Absatz 1 des Internationalen Übereinkommens von 2001 vom

23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578, 579), auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2, eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrechterhält.

(3) Handelt der Täter in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.“

7. Der bisherige § 8 wird § 9 und wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Bußgeldvorschriften“.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 2 Abs. 5“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 4“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

cc) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. eine Angabe entgegen § 5 Absatz 2 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 5 Absatz 7 nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.“

c) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 7 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 2“ ersetzt.

d) In Absatz 3 werden das Wort „fünfundzwanzigtausend“ durch das Wort „dreißigtausend“ und das Wort „fünftausend“ durch das Wort „zehntausend“ ersetzt.

e) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3 das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und

2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4 das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.“

8. Die Überschriften des Zweiten und der Dritten Teils werden gestrichen.

Artikel 3

Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530; 2000 I S. 149), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes

vom 5. Juli 2016 (BGBl. I S. 1578; 2019 I S. 196) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zur Errichtung und Verteilung folgender Fonds kann ein gerichtliches Verfahren (Verteilungsverfahren) eingeleitet werden:

1. Fonds im Sinne des Artikels 11 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790) in der für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung,
2. Fonds im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 671) in der für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung oder
3. Fonds im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 des HNS-Übereinkommens 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II] in der für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 4 wird nach der Angabe „§ 611 Absatz 2“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt und wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bbb) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. der Eigentümer eines Schiffes im Sinne des Artikels 1 Nummer 3 des HNS-Übereinkommens 2010, sofern er seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach § 611 Absatz 2 Satz 2 und § 616 des Handelsgesetzbuches beschränken kann.“

bb) In Satz 2 werden nach der Angabe „von 1992“ die Wörter „oder des Artikels 9 Absatz 11 des HNS-Übereinkommens 2010“ eingefügt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 487“ durch die Angabe „§ 612“ ersetzt.

bbb) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ccc) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. Ansprüche nach dem HNS-Übereinkommen 2010

– Anspruchsklasse E – .“

bb) In Satz 2 wird die Angabe „§ 487 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 611 Absatz 1“ ersetzt und wird die Angabe „§ 486 Abs. 3 Satz 1“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 3 Satz 1 oder nach § 611 Absatz 3 Satz 3“ ersetzt.

2. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Der Überschrift werden die Wörter „oder nach dem HNS-Übereinkommen 2010“ angefügt.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für den Eigentümer eines Schiffes, der nach dem HNS-Übereinkommen 2010 berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken, entsprechend.“

Artikel 4

Änderung des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2637) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 611 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Haftung nach dem HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II]) kann nach den Bestimmungen des HNS-Übereinkommens 2010 beschränkt werden.“

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des HNS-Übereinkommens 2010 geltend gemacht werden.“

c) In Absatz 5 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und werden nach der Angabe „von 1992“ die Wörter „sowie des HNS-Übereinkommens 2010“ eingefügt.

2. In § 616 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und wird die Angabe „(§ 611 Absatz 2)“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder nach Artikel 9 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 (§ 611 Absatz 2 Satz 2)“ ersetzt.

3. In § 617 Absatz 1 wird nach den Wörtern „(§ 611 Absatz 1 Satz 1)“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und wird die Angabe „(§ 611 Absatz 2)“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 des HNS-Übereinkommens 2010“ ersetzt.

Artikel 5

Aufhebung des Gesetzes zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

Das Gesetz zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18. März 1975 (BGBl. 1975 II S. 301), das zuletzt durch Artikel 10 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes

Artikel 4 Absatz 23 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juni 2019 (BGBl. I S. 754) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 337 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Soweit es zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Nummer 1 bis 6, 6b und 7a, 13 und 16 sowie nach § 2 erforderlich ist, können die damit betrauten Personen

1. Wasserfahrzeuge anhalten und die auf ihnen befindlichen Betriebs-, Geschäfts- und Wohnräume betreten,
2. die zur Herstellung von Schiffsausrüstung dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten,
3. Betriebs- und Geschäftsräume des Eigentümers eines Wasserfahrzeugs, des sonst für dieses oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes Verantwortlichen sowie der tätig gewordenen anerkannten Organisationen betreten,

4. Hafenanlagen mit Ausnahme der dort gelegenen Räumlichkeiten betreten und
5. Kontrollen und Prüfungen vornehmen.

Außerhalb der Betriebs- und Geschäftszeiten und hinsichtlich der Wohnräume dürfen diese Befugnisse nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Unterlagen vorzulegen“ werden durch die Wörter „Unterlagen oder Auszüge aus elektronischen Dateien auszudrucken und vorzulegen und Einsicht in die Unterlagen, insbesondere Seetagebücher, Register, Zeugnisse, Nachweise und Befähigungszeugnisse, zu gewähren“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Die mit der Überwachung betrauten Personen können Abschriften, Auszüge, Ausdrucke oder Kopien, auch von Datenträgern, anfertigen oder solche verlangen und diese verwenden und speichern, soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben erforderlich ist.“

2. § 15 Absatz 1 Nummer 1b wird wie folgt gefasst:

„1b. entgegen § 8 Absatz 2

- a) eine Anordnung oder Maßnahme nicht gestattet,
- b) eine Arbeitskraft oder ein Hilfsmittel nicht bereitstellt,
- c) eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
- d) eine Unterlage oder Auszüge aus elektronischen Dateien nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausdruckt und vorlegt,
- e) Einsicht in die Unterlagen, insbesondere Seetagebücher, Register, Zeugnisse, Nachweise oder Befähigungszeugnisse nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig gewährt oder
- f) Abschriften, Auszüge, Ausdrucke oder Kopien, auch von Datenträgern, nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig anfertigt oder herausgibt.“

Artikel 8

Bekanntmachungserlaubnis

(1) Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz kann den Wortlaut des Ölschadengesetzes in der vom ... [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom... [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 9

Inkrafttreten

(1) Am ... [einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals] treten in Kraft:

1. in Artikel 1 die §§ 2, 3, 6, 7 und 12 Absatz 1 Nummer 4 sowie Absatz 2 und 3 des HNS-Gesetzes und
2. die Artikel 2, 5, 6, 7 und 8.

(2) Im Übrigen tritt dieses Gesetz an dem Tag in Kraft, an dem das HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II] nach seinem Artikel 46 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz gibt den Tag des Inkrafttretens nach Satz 1 im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen; Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die mit dem Entwurf vorgeschlagenen Regelungen dienen der Umsetzung des HNS-Übereinkommens vom 3. Mai 1996 und des Protokolls von 2010 zum Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Protokoll; HNS: Hazardous and Noxious Substances – gefährliche und schädliche Stoffe). Die Artikel 1 bis 44 und die Anlagen I und II des HNS-Übereinkommens von 1996 in der durch das HNS-Protokoll und dessen Anlagen geänderten Fassung und die Artikel 20 bis 29 des HNS-Protokolls (Schlussbestimmungen) stellen das so genannte HNS-Übereinkommen 2010 dar. Das HNS-Übereinkommen 2010 regelt die Haftung und Entschädigung nach Unfällen von Seeschiffen, die vom Übereinkommen erfasste gefährliche und schädliche Stoffe transportieren. Die Regelungen sind zur Umsetzung des Übereinkommens notwendig.

Im Einzelnen:

Der Schiffseigentümer haftet nach Artikel 7 des HNS-Übereinkommens 2010 für Schäden, die nach einem Unfall durch transportierte gefährliche und schädliche Stoffe verursacht werden (Beispiele: Beeinträchtigung der Fischerei oder des Tourismus, Verschmutzungen der Küste). Die Haftung besteht ohne Verschulden (Gefährdungshaftung). Zum Ausgleich für diese strenge Haftung ist die Haftung eines Schiffseigentümers, abhängig von der Größe des Schiffes, beschränkt (Artikel 9 HNS-Übereinkommen 2010), im Höchstfall auf 115 Millionen Rechnungseinheiten (entspricht etwa 133 Millionen Euro, je nach Umrechnungskurs).

Für Schiffseigentümer wird eine Haftpflichtversicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherung vorgeschrieben (Artikel 12 HNS-Übereinkommen 2010).

Soweit von dem Schiffseigentümer und seiner Versicherung kein Schadensersatz zu erlangen ist, etwa weil der Schiffseigentümer ausnahmsweise nicht haftet (zum Beispiel nach Kriegshandlungen) oder weil der Schaden den Betrag, bis zu dem er haftet, überschreitet, haftet der neu einzurichtende Internationale Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe (HNS-Fonds; Artikel 13 ff. HNS-Übereinkommen 2010), und zwar bis zu einer Obergrenze von 250 Millionen Rechnungseinheiten (entspricht etwa 288 Millionen Euro, je nach Umrechnungskurs).

Der HNS-Fonds wird durch Beiträge der Empfänger von gefährlichen und schädlichen Stoffen finanziert (Artikel 17 ff. HNS-Übereinkommen 2010).

Die Empfänger sind verpflichtet, jährlich über die Importe Mitteilung zu machen. Die Mitteilung ist an eine durch das nationale Recht zu bestimmende Stelle – vorgesehen ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle – zu machen, die die Mitteilungen an das einzurichtende HNS-Sekretariat (in London) weiterleiten wird.

Das HNS-Gesetz enthält, weitgehend dem Aufbau des Ölschadengesetzes folgend, die Regelungen, die neben dem unmittelbar geltenden HNS-Übereinkommen 2010 einer näheren Ausgestaltung durch das nationale Recht bedürfen. Insbesondere sind Regelungen

über die Pflichtversicherungsbescheinigung und über die Importmeldungen zu treffen, verbunden mit Bußgeld- und Straftatbeständen, daneben Regelungen über die gerichtliche Zuständigkeit. Das HNS-Gesetz folgt auch, soweit es um behördliche Zuständigkeiten geht, dem Ölschadengesetz: Zuständig sind das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Ausstellung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) für Kontrollmaßnahmen im Rahmen der Flaggenstaatsbesichtigungen und Hafenstaatkontrollen sowie in den Geschäftsräumen des Eigentümers an Land und das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle für die Meldung der importierten Stoffe.

Folgeänderungen ergeben sich im Handelsgesetzbuch und in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

Im Ölschadengesetz ergeben sich ebenfalls Anpassungen und Änderungen; so werden die Sanktionen geändert, um auf Verstöße insbesondere gegen die Pflicht, eine Versicherung nachzuweisen, wirkungsvoller reagieren zu können. Außerdem wird ein Gerichtsstand für Schadensfälle in der ausschließlichen Wirtschaftszone geschaffen.

Das Ölhaftungsgesetz wird aufgehoben (Artikel 6); die internationalen Übereinkommen, die durch das Ölhaftungsgesetz umgesetzt worden sind, sind nicht mehr in Kraft.

II. Alternativen

Die denkbare Alternative bestünde darin, auf die Umsetzung des HNS-Übereinkommens 2010 zu verzichten und die geltende Rechtslage beizubehalten. Dies wäre jedoch nicht sachgerecht, da damit das Ziel des Regelungsvorhabens, einen international einheitlichen Rahmen für die Haftung durch HNS-Schäden zu erreichen, nicht erreicht werden könnte. Nach Artikel 2 Absatz 1 des Beschlusses (EU) 2017/770 des Rates vom 25. April 2017 über die Ratifizierung im Interesse der Europäischen Union des Protokolls von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See durch die Mitgliedstaaten und ihren Beitritt zu diesem Protokoll im Interesse der Europäischen Union, im Hinblick auf die Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen bemühen sich die Mitgliedsstaaten, ihre Urkunden über den Beitritt innerhalb eines angemessenen Zeitraums und möglichst bis zum 6. Mai 2021 zu hinterlegen. Damit ist eine Umsetzung des HNS-Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland auch europarechtlich vorgezeichnet.

III. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (GG) (Bürgerliches Recht, gerichtliches Verfahren), Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Recht der Wirtschaft) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG (Hochsee- und Küstenschifffahrt, Seewasserstraßen). Die vorgeschlagenen Regelungen sind zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich; sie sind als Regelungen für den Schiffsverkehr typischerweise länderübergreifend.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Regelungen sind mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

V. Gesetzesfolgen; Nachhaltigkeitsaspekte

Das vorgesehene Gesetz führt dazu, dass Schiffe, die gefährliche Substanzen transportieren, versichert sein müssen und dass Schäden besser erstattet werden können, weil nicht nur die Versicherung, sondern auch der HNS-Fonds einzutreten hat. Damit verbunden ist eine gewisse Belastung der Schiffseigentümer; sie müssen Versicherungsprämien zahlen. Außerdem ist die importierende Wirtschaft belastet: Sie muss die importierten Mengen von HNS melden und im Schadensfall Beiträge leisten.

Der Entwurf steht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung nicht entgegen.

VI. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Die Regelungen sind aus gleichstellungspolitischer Sicht neutral.

VII. Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) entstehen einmalig Haushaltsausgaben von 17 500 Euro sowie jährlich wiederkehrend Haushaltsausgaben in Höhe von 142 294 Euro für das Ausstellen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen:

Es entsteht ein zusätzlicher Stellenbedarf von einer Stelle im gehobenen Dienst (A11) mit einem Personalaufwand von 97 094 Euro pro Jahr. Der jährliche Sachaufwand für einen Standardarbeitsplatz beläuft sich nach Schätzung des Amtes auf 45 200 Euro (in der Summe 142 294 Euro).

Zudem wird eine Erweiterung der bereits bestehenden Informationstechnik für die Ausstellung von Pflichtversicherungsbescheinigungen (Öl-, Personen- und Wrackbeseitigungshaftung) notwendig. Hieraus resultiert ein einmaliger Aufwand in Höhe von 17 500 Euro.

Für die Ausstellung der Bescheinigung werden Gebühren erhoben. Gemäß lfd. Nummer 7001 der Anlage zu § 2 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie erhebt das BSH eine pauschale Gebühr von 118 Euro für die Ausstellung einer Haftungsbescheinigung; hierunter fällt auch die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung. Die Angemessenheit der Gebührenhöhe wurde in dem entsprechenden Ordnungsverfahren geprüft. Inwieweit bei einer zukünftigen Änderung der Gebührenverordnung eine Anhebung dieser Gebühr in Betracht kommt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar gesagt werden.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim BSH soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Ob die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord des betreffenden Schiffs mitgeführt wird, überprüft die zuständige Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) im Rahmen der routinemäßigen Flaggenstaatsbesichtigungen (für Schiffe, die die Bundesflagge führen) und Hafenstaatskontrollen (für ausländische Schiffe).

Bei der BG Verkehr entstehen für die Kontrolle der Pflichtversicherungsbescheinigungen wiederkehrend Personal- und Sachkosten im gehobenen Dienst in Höhe von insgesamt

schätzungsweise 9 500 Euro pro Jahr. Dabei wird davon ausgegangen, dass etwa 700 Hafenstaatkontrollen und circa 196 Flaggenstaatsbesichtigungen mit HNS-Bezug durchgeführt werden.

Gebühren können für die Durchführung von Hafenstaatkontrollen nicht erhoben werden; vielmehr werden die bei der BG Verkehr für Hafenstaatkontrollen anfallenden Kosten ausschließlich durch Haushaltsmittel des Bundes finanziert. Ein etwaiger Mehrbedarf soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

2. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger haben keinen Erfüllungsaufwand.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Pflicht, HNS-Pflichtversicherung aufrechtzuerhalten, § 1 HNSG

Die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 einzuführende Pflicht des Schiffseigentümers, eine Versicherung für HNS-Schäden aufrechtzuerhalten, könnte nur dann zu einer finanziellen Mehrbelastung der betroffenen Unternehmen führen, wenn noch keine entsprechende Versicherung besteht. Es ist aber davon auszugehen, dass Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, schon ausreichend versichert sind. Ein zusätzlicher HNS-Versicherungsschutz beziehungsweise deutlich höhere Versicherungsprämien sind in der Praxis daher nicht erforderlich beziehungsweise nicht zu erwarten.

Pflicht, die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung zu beantragen (Schiffe, die die Bundesflagge führen), § 2 Absatz 2 HNSG

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung für den Schiffseigentümer, Pflichtversicherungsbescheinigungen zu beantragen und mit sich zu führen entsteht ein Erfüllungsaufwand von rund 1 400 Euro jährlich.

Dem Eigentümer eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes ist nach § 2 Absatz 2 HNSG auf Antrag eine Bescheinigung auszustellen, wenn er nachweist, dass eine entsprechende Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit besteht. Weiterhin ist entscheidend für die Ausstellung der HNS-Pflichtversicherung, dass kein begründeter Anlass für die Annahme gegeben ist, dass der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen. Zuständig für den Antrag auf eine Versicherungsbescheinigung ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Die Bearbeitung des Antrags durch den Eigentümer wurde entsprechend dem Formular zum Antrag auf eine Ölhaftungsbescheinigung 2012 simuliert und nahm insgesamt etwa 16 Minuten pro Fall in Anspruch. Da der Antrag per E-Mail versendet werden kann und wenn die Zeitwerte an die aktuellen Zeitwerte angepasst werden, kann davon ausgegangen werden, dass sich der Zeitaufwand um 1 Minute vermindert, also heute nur noch 15 Minuten beträgt.

Die Bearbeitung des Antrags erfolgt durch betriebseigenes Personal der Reedereien. Hierzu wird Personal mit mittleren Qualifikationsniveau benötigt, bei der der Lohnsatz 27,50 Euro pro Stunde angesetzt werden kann (Wirtschaftsabschnitt H, Lohnkostentabelle Wirtschaft gemäß dem Leitfaden der Bundesregierung zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Dezember 2018).

Das zum Antrag verwendete Formular soll nach Angaben des BSH ähnlich dem Antrag auf eine Ölhaftungsbescheinigung für Seeschiffe nach dem Internationalen Übereinkommen

von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (Bunkeröl-Übereinkommen) aufgebaut sein, welches über die Homepage des BSH abrufbar ist. Der Antrag kann per Download direkt auf dem PC geladen und über ein Standardprogramm ausgefüllt werden. Im Vergleich zu 2012 soll der Antrag per E-Mail eingereicht werden; deswegen entfallen die Porto- und Versandkosten, die früher durch die Übermittlung über den Postweg entstanden sind.

Der Antrag ist jeweils neu zu stellen, wenn die Laufzeit der zugrundeliegenden Versicherung endet. Die Laufzeit derartiger Versicherungen beträgt in der Regel ein Jahr.

Anfang 2020 gab es 302 Eigentümer, welche im deutschen Schiffsregister eingetragen waren. Abzüglich der Schiffe zur Personenbeförderung (84), können theoretisch alle 218 verbleibenden Seeschiffe Gefahrgüter transportieren. Die für eine frühere Ex-ante-Schätzung 2012 durchgeführte Expertenbefragung ergab, dass zwischen 85 Prozent und 97 Prozent der Schiffe HNS-Güter transportieren. Auf Basis dieser Werte ist davon auszugehen, dass rund 196 Schiffe potentiell HNS-Güter transportieren können ($218 \times 90 \text{ Prozent} = 196$).

Folglich entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 1 400 Euro ($196 \text{ Schiffe} \times 15/60 \text{ Stunden} \times 27,50 \text{ Euro pro Stunde} = 1\,348 \text{ Euro}$).

Pflicht, die HNS- Pflichtversicherungsbescheinigung zu beantragen (Schiffe, die nicht die Bundesflagge führen), § 2 Absatz 3 HNSG

§ 1 Absatz 3 HNSG regelt, dass die Bestimmungen des HNS-Übereinkommens 2010 über die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit auch auf Seeschiffe aus Nicht-Vertragsstaaten anzuwenden sind. Damit gilt insbesondere Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010, wonach jedes Schiff so versichert sein muss wie die Schiffe, die in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen sind. Das BSH kann gemäß § 2 Absatz 3 HNSG daher auch Pflichtversicherungsbescheinigungen für Schiffe ausstellen, die nicht die Bundesflagge führen.

Eine entsprechende Fallzahl ist schwer zu prognostizieren; sie hängt zum einen davon ab, zu welchem Zeitpunkt andere Staaten das HNS-Übereinkommen ratifizieren und folglich für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe eigene Pflichtversicherungsbescheinigungen ausstellen. Zum anderen können die Eigentümer von Schiffen aus Nichtvertragsstaaten in jedem HNS-Vertragsstaat einen Antrag auf Ausstellung einer Pflichtversicherungsbescheinigung stellen, nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland.

Als Referenz soll hier die ebenfalls vom BSH auszustellende Bescheinigung über die Versicherung bezüglich der Eigentümerhaftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen herangezogen werden (§ 4 Nummer 2 Seeversicherungsnachweisgesetz). Auch hier können Versicherungsbescheinigungen für Schiffe ausgestellt werden, die unter fremder Flagge fahren. Hier gab es im Jahr 2015 1 500 solcher Anträge, im Jahr 2016 noch 770. Hieraus ergibt sich ein jährlicher Mittelwert von 1 160 Anträgen auf Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung von Eigentümern fremdflaggiger Schiffen. Es wird davon ausgegangen, dass circa 85 Prozent der Schiffe HNS befördern. Demnach wäre von einer jährlichen Fallzahl von 986 Anträgen auszugehen ($85 \text{ Prozent vom Mittelwert } 1\,160$).

Dabei wird neben den üblichen Angaben in dem elektronischen Antrag auch die Benennung eines Zustellungsbevollmächtigten mit ständigem Wohnsitz im Inland erforderlich sein. Der Aufwand ist daher im Vergleich zu den Anträgen, die für deutsch-flaggige Schiffe zu stellen sind, etwas erhöht. Der zeitliche Mehraufwand für die erstmalige Ermittlung einer geeigneten zustellungsbevollmächtigten Person wird auf 30 Minuten geschätzt. Dieser Aufwand fällt jedoch nur einmalig an; bei den Folgeanträgen kann dann immer wieder dieselbe zustellungsbevollmächtigte Person benannt werden. Insofern soll hier im Mittel auch von einer Bearbeitungszeit von 15 Minuten ausgegangen werden.

Legt man auch hier die Lohntabelle des Leitfadens der Bundesregierung zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes zugrunde, so entsteht ein geschätzter Erfüllungsaufwand von insgesamt circa 6 780 Euro ($986 \times 15 \text{ Minuten} \times 27,50 \text{ Euro} = 6 778 \text{ Euro}$).

Pflicht zur Mitführung und zum Vorzeigen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, § 4 HNSG

Nach § 4 HNSG ist der Eigentümer eines Schiffes verpflichtet, auf Fahrten, bei denen er nach Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten hat, die in § 2 Absatz 1 genannte HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord zu geben. Der Kapitän des Schiffes hat diese mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen.

In Anlehnung an die frühere Ex-ante-Schätzung von 2012 kann davon ausgegangen werden, dass 10 Prozent der Seeschiffe unter deutscher Flagge kontrolliert werden. Werden von den rund 196 deutschen Seeschiffen, welche HNS-Güter transportieren, 10 Prozent kontrolliert, ergibt sich eine Fallzahl von rund 20 kontrollierten Schiffen.

In Anlehnung an die Informationspflicht „Pflicht zur Mitführung der Versicherungsbescheinigung“ nach § 3 Absatz 1 ÖISG kann von rund einer Minute für die potenzielle „Datenübermittlung“ ausgegangen werden. Während der Kontrolle durch die zuständige Wasserschutzpolizei ist die Bescheinigung vom Kapitän des Schiffes auf Verlangen vorzuzeigen. Die Ausbildung zum Kapitän erfolgt in der Bundesrepublik Deutschland an einer Fach- beziehungsweise Fachhochschule, aber ein erfolgreich absolviertes Fachhochschulstudium eröffnet bessere Berufschancen. Demnach wird der Durchschnitt vom mittleren und hohen Lohnsatz für den Wirtschaftszweig H „Verkehr und Lagerei“ in Höhe von 45,45 Euro herangezogen. Bei 20 Fällen entsteht somit ein minimaler jährlicher Erfüllungsaufwand von 15 Euro pro Jahr.

Pflicht, beitragspflichtige Ladung mitzuteilen, § 7 HNSG

Nach § 7 Absatz 2 HNSG müssen Personen, die nach Artikel 18 und 19 des HNS-Übereinkommens 2010 zur Zahlung von Beiträgen an den HNS-Fonds verpflichtet sind, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) bestimmte Angaben über die gelöschten Substanzen, die unter das HNS-Übereinkommen fallen, melden. Die Angaben über die gelöschten Substanzen dienen als Grundlage zur Berechnung der Beiträge an den HNS-Fonds. Die Meldung an das BMWi ist als eine Informationspflicht der Wirtschaft zu definieren, da Daten für Behörden oder Dritte zu übermitteln sind.

Ausgangspunkt für die Berechnung der Fallzahl ist die Anzahl der Empfänger, die gegenüber dem BMWi die erforderlichen Angaben zu übermitteln haben. Der Empfänger ist diejenige Person, welche die beitragspflichtige Ladung, die in den Häfen und an den Umschlagplätzen des Vertragsstaates gelöscht wird, tatsächlich entgegennimmt. Es können jedoch auch Auftraggeber genannt werden, in deren Namen der Empfänger tätig ist. Die Empfänger von HNS-Stoffen sind verpflichtet, einmal jährlich Angaben über die importierten Mengen von HNS-Stoffen an das BMWi zu melden. Die Empfänger müssen nach § 7 Absatz 1 HNSG beziehungsweise nach Artikel 21 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 ihren Namen und Anschrift sowie Angaben über die maßgeblichen Einheiten beitragspflichtiger Ladung dem BMWi übermitteln.

Die Anzahl der beitragspflichtigen Empfänger in der Bundesrepublik Deutschland, sind diejenigen Empfänger die eine „beitragspflichtige Ladung“ nach Artikel 18, 19 in Verbindung mit Artikel 1 und Artikel 21 des HNS-Übereinkommen 2010 unter Berücksichtigung der dort aufgeführten Grenzmengen für Ölprodukte von mehr als 150 000 Tonnen pro Jahr, für die übrigen HNS-Stoffe von mehr als 20 000 Tonnen pro Jahr erhalten. Nach Rücksprache mit dem Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI) kann davon ausgegangen werden, dass es in der Bundesrepublik Deutschland rund 60 beitragspflichtige Empfänger gibt,

die diese Grenzwerte überschreiten. Erfasst werden sollen aber auch potentielle Beitragszahler (geschätzt: 40).

Die Suche nach meldungspflichtigen HNS-Stoffen kann mittels eines Webportals vereinfacht werden („HNS-Finder“) und die Suchergebnisse können heruntergeladen werden. Um den Prozess der Meldung an das BMWi abzubilden, werden auf bereits gemessenen Zeiten mit ähnlichen Zeitaufwand zurückgegriffen, wie beispielsweise die Informationspflicht nach § 5 Absatz 2 ÖISG. Diese beinhaltet die Verpflichtung aller ölimportierenden Unternehmen, die Mengen des erhaltenen Öls an das BMWi zu melden. Werden Standardaktivitäten wie beispielsweise Beschaffung und Aufbereitung von Daten wie bei dieser Informationspflicht berücksichtigt, kann ein Zeitaufwand von insgesamt 35 Minuten pro Fall angenommen werden.

Als Stundenlohn für diese Tätigkeit wird der durchschnittliche Lohnsatz über alle Wirtschaftszweige in Höhe von 34,50 Euro pro Stunde angesetzt. Somit ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 2 000 Euro (100 beitrags- beziehungsweise meldepflichtige Empfänger x 35/60 Stunden x 34,50 Euro pro Stunde = 2 000 Euro).

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung für die importierende Wirtschaft, im Schadensfall Beiträge zu entrichten, entstehen Personal- und Sachkosten. Welche Höhe diese Kosten haben werden, lässt sich nicht sagen; die Beitragspflicht ist davon abhängig, ob sich in den Mitgliedstaaten relevante Schadensfälle ereignen, für die der einzurichtende HNS-Fonds einzutreten haben wird. Es entstehen unabhängig von konkreten Schadensfällen allerdings Verwaltungskosten; die dadurch entstehenden Kosten sind jedoch minimal. Die hiermit verbundene Kostenbelastung kann nicht geschätzt werden, weil sie davon abhängt, wie viele Beitragszahler es weltweit gibt.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung für die importierende Wirtschaft, die Mengen beitragspflichtiger Ladung mitzuteilen, entsteht Personal- und Sachaufwandaufwand in Höhe von 2 000 Euro pro Jahr.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung des Bundes, Pflichtversicherungsbescheinigungen auszustellen, entsteht beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ein Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 25 500 Euro.

Im Einzelnen:

Pflicht, die HNS- Pflichtversicherungsbescheinigung auszustellen (Schiffe, die die Bundesflagge führen und auch für Schiffe, die die Bundesflagge nicht führen), § 2 Absatz 2 und 3 HNSG

Bei der Prüfung eines Antrags auf Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung erfolgt neben der Anerkennung der entsprechenden Versicherung auch eine Prüfung von Grundsatzfragen in Zusammenhang mit dem HNS-Gesetz. Die Aufgabe wird durch einen Beschäftigten im gehobenen Dienst wahrgenommen.

Bescheinigungen sind primär für Schiffe unter deutscher Flagge auszustellen. Dabei wird entsprechend der oben genannten Schätzung des BSHG von circa 196 Erst- und Änderungsanträgen (zum Beispiel bei einem Namens- oder Eignerwechsel) ausgegangen.

Weiterhin muss damit gerechnet werden, dass auch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten des HNS-Übereinkommens die Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung beim BSH beantragen werden, siehe oben. Auch hier soll die Zahl der jährlich durch das

BSH ausgestellten Versicherungsbescheinigungen für die Wrackbeseitigungshaftung – mit entsprechendem Abschlag – als Referenz zugrunde gelegt werden (986 Fälle)

Der durchschnittliche Zeitaufwand für die Antragsprüfung und die Ausstellung der Bescheinigung beträgt 30 Minuten für einen Beschäftigten im gehobenen Dienst.

Demnach entsteht ein Zeitaufwand von 98 Stunden (196 Anträge x 30 Minuten pro Antrag = 98 Stunden) für die zu erwartenden Anträge betreffend deutschflaggige Schiffe. Hinzu kommt ein geschätzter Zeitaufwand von 493 Stunden für die Bearbeitung von Anträgen bezüglich fremdflaggiger Schiffe (986 Anträge x 30 Minuten pro Antrag = 493 Stunden).

Der Gesamtzeitaufwand beträgt mithin circa 590 Stunden.

Gemäß der für die Berechnung des Erfüllungsaufwands maßgeblichen Lohnkostentabelle belaufen sich die Lohnkosten für einen Dienstposten des gehobenen Dienstes beim Bund auf 43,40 Euro pro Stunde. Demnach ergibt sich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 25 500 Euro (590 Stunden x 43,40 Euro pro Stunde = 25 606 Euro).

Bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von circa 3 200 Euro im Zuge der Kontrolle der Bescheinigungen im Rahmen von flaggenstaatlichen Besichtigungen und Hafenstaatkontrollen:

Prüfung des Vorliegens der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, § 4 HNSG

Die zuständige BG Verkehr überprüft im Rahmen der routinemäßigen Hafenstaatkontrollen auf Schiffen, die nicht die Bundesflagge führen, sowie bei Flaggenstaatlichen Besichtigungen auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, ob die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitgeführt wird.

Für die Flaggenstaatsbesichtigungen wird von einem Aufwand von fünf Minuten pro Einzelfall ausgegangen. Als Fallzahl wird die vom BSH geschätzte Anzahl der zu erwartenden Anträge auf Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung (196) zugrunde gelegt. Hieraus ergibt sich ein Zeitaufwand von 16 Stunden. Die Kontrolle erfolgt durch einen Beschäftigten im gehobenen Dienst (Lohnkosten von 43,40 Euro pro Stunde), woraus sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von knapp 700 Euro ergibt.

Bezüglich der Hafenstaatkontrollen bei Schiffen unter ausländischer Flagge wird ebenfalls ein Aufwand von fünf Minuten pro Einzelfall veranschlagt. Im Jahr 2019 wurden 1 116 solcher Kontrollen durchgeführt. Da jedoch nicht davon ausgegangen werden kann, dass jedes kontrollierte Schiff auch tatsächlich HNS befördert und folglich eine HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord führen muss, soll bezüglich der Fallzahl ein Abschlag vorgenommen und zunächst von 700 Fällen ausgegangen werden. Demnach wird von einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von 58 Stunden und damit von circa 2 500 Euro ausgegangen.

Insgesamt ergibt sich damit durch die neue Aufgabe der Überprüfung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen an Bord von Schiffen im Rahmen von Flaggenstaatsbesichtigungen und Hafenstaatkontrollen ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 3 200 Euro.

Mitteilungsverfahren zu den Mengen beitragspflichtiger Ladung, § 7 HNSG

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung des Bundes, Mitteilungen der Mengen beitragspflichtiger Ladung entgegenzunehmen und weiterzuleiten, entstehen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle Personal- und Sachaufwand. Dieser beträgt für die Datenbankentwicklung einmalig 180 000 Euro. Die

Schätzung der Kosten der Programmierung der Datenbank basiert auf Erfahrungswerten ähnlicher Programmiervorhaben.

Für die Entgegennahme, Plausibilitätsprüfung, Erfassung in der Datenbank und Weiterleitung der jährlich zu leistenden Meldungen durch die Empfänger entsteht Personalaufwand in Höhe von 12 680 Euro (31,70 Euro/Stunde im mittleren Dienst). Zugrunde gelegt wird eine Anzahl von 100 Meldungen im Jahr (60 Empfänger zuzüglich 40 potentielle Beitragszahler) sowie ein mittlerer Zeitbedarf von vier Stunden pro Fall.

Daneben ist ein Teil der Meldungen durch Personal des gehobenen Dienstes jährlich zu prüfen. Bei einer Stichprobenquote von 50 Prozent ergibt sich bei einer Anzahl von 60 meldepflichtigen Empfängern eine Prüfung von 30 Unternehmen pro Jahr. Für die Prüfung im Vier-Augenprinzip wird ein Arbeitsaufwand von insgesamt fünf Arbeitstagen veranschlagt (drei Tage pro Fall vor Ort inkl. An- und Abreisetag sowie zwei Tage Vor- und Nachbereitung). Die korrespondierenden Reisekosten werden mit 22 800 Euro veranschlagt. Pro Reise wurden 384 Euro (2 Übernachtungen à 75,00 Euro, Reisemittel 150 Euro, Tagegeld 84 Euro) angesetzt. Für die jährlich durchzuführenden Prüfungen entsteht damit ein Erfüllungsaufwand von 133 340 Euro.

Insgesamt entsteht damit beim BAFA ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 180 000 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 146 150 Euro.

Im Einzelnen:

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Prüfschritt	Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
Vor-Ort-Prüfung	60 (30*2 Prüfer)	2 550	43,40	760	110 670	22 800
Entgegennahme, Plausibilitätsprüfung und Weiterleitung	100	240	31,70		12 680	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Euro)					146 150	

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Länder und Gemeinden.

3. Weitere Kosten

Für die Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung erhebt das BSH eine pauschale Gebühr von 118 Euro pro Antrag (laufende Nummer 7001 der Anlage zu § 2 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie). Es wird angenommen, dass das BSH in 196 Fällen pro Jahr eine solche Bescheinigung für deutschflaggige Schiffe und in geschätzten 986 Fällen für fremdflaggige Schiffe ausstellen wird. Insofern wird die Wirtschaft insgesamt mit Gebühren in Höhe von circa 139 500 Euro belastet.

Ein zusätzlicher HNS-Versicherungsschutz beziehungsweise deutlich höhere Versicherungsprämien sind in der Praxis nicht erforderlich beziehungsweise nicht zu erwarten. Vielmehr sind Schäden, die aufgrund transportierter gefährlicher und schädlicher Stoffe ent-

standen sind, grundsätzlich bereits heute von der geltenden Schiffseigentümerhaftung abgedeckt. Der Reeder ist daher in der Praxis gegen entsprechende Schäden bereits versichert.

Für die Durchführung von Hafenstaatkontrollen werden seitens der BG Verkehr keine Gebühren erhoben.

4. Weitere Gesetzesfolgen

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

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt bei einem Gesetz, das der Umsetzung eines internationalen Übereinkommens dient, nicht in Betracht; sie ist deswegen nicht vorgesehen. Das Gesetz ist erforderlich, um völkerrechtliche Verpflichtungen erfüllen zu können.

Von einer Evaluierung wird abgesehen, da der Erfüllungsaufwand unterhalb des Schwellenwerts von einer Million Euro liegt. Aufgrund der europarechtlich vorgezeichneten Umsetzung des HNS-Übereinkommens 2010 werden auch keine nationalen Spielräume gesehen, die eine Evaluierung zielführend erscheinen ließen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (HNS-Gesetz)

Zu § 1 (Haftung und Entschädigung für durch gefährliche und schädliche Stoffe verursachte Schäden; Versicherungspflicht)

Die Regelung behandelt die Anwendbarkeit des HNS-Übereinkommens 2010, nämlich die Haftung und Entschädigung für Schäden, die durch gefährliche und schädliche Stoffe verursacht werden, die auf einem Schiff transportiert werden. Die Einfügung der Lösch- und Ladevorgänge als zum Transport gehörig dient der Klarstellung, diese Vorgänge sind ohnedies integraler Bestandteil des Transports (vergleiche Artikel I Absatz 9 HNS-Konvention, wonach „Transport auf See“ mit der Beladung des Schiffes beginnt). Die klarstellenden Regelungen richten sich nach dem HNS-Übereinkommen 2010. Auch die Versicherungspflicht ergibt sich aus dem HNS-Übereinkommen 2010. Absatz 1 der Regelung ist lediglich deklaratorisch; das HNS-Übereinkommen 2010 findet schon aufgrund des Vertragsgesetzes zum Übereinkommen unmittelbare Anwendung; es ist durch das Vertragsgesetz innerstaatliches Recht geworden. Die Aufnahme einer solchen deklaratorischen Regelung erscheint sinnvoll; die weiteren Regelungen des HNS-Gesetzes werden in einen Zusammenhang gestellt und dadurch verständlicher. Der Anwender wird außerdem durch die Regelung in § 1 Absatz 1 auf das HNS-Übereinkommen 2010 hingewiesen; die Beachtung beziehungsweise Anwendung des HNS-Übereinkommens 2010 wird so gewährleistet. Auch insoweit ist das Ölschadengesetz Vorbild (§ 1 Ölschadengesetz; deklaratorischer Hinweis auf die relevanten internationalen Übereinkommen, siehe: Ganten, „Erläuterungen zum Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe“, in „Das deutsche Bundesrecht“, Nomos-Verlag; Absatz 1 der Kommentierung zu § 1). Das Übereinkommen ist – so auch die Regelung in § 1 des Ölschadengesetzes für die insoweit einschlägigen internationalen Übereinkommen – in seiner jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung maßgeblich. Bedeutung hat dies insbesondere im Zusammenhang mit der Regelung in Artikel 48 des HNS-Übereinkommens 2010, der eine Anhe-

bung von Haftungssummen und Entschädigungssummen, damit eine Änderung des Übereinkommens, in einem vereinfachten Verfahren erlaubt. Die jeweiligen Anhebungen werden in der Bundesrepublik Deutschland durch Rechtsverordnung umgesetzt (die entsprechende Rechtsgrundlage wird mit dem Vertragsgesetz zu schaffen sein).

Absatz 2 übernimmt die Regelung aus Artikel 18 des HNS-Protokolls von 2010, der das Verhältnis von HNS-Übereinkommen von 1996 und HNS-Protokoll klärt; beide Übereinkommen bilden das HNS-Übereinkommen 2010. Auch Absatz 2 ist deklaratorischer Natur und erleichtert den Zugang zum HNS-Übereinkommen 2010 und damit dessen Anwendung.

Absatz 3 setzt die Regelung in Artikel 12 Absatz 11 des HNS-Übereinkommens 2010 um, nach der jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicherzustellen hat, dass auch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten versichert sind oder über eine sonstige Sicherheit verfügen. Das innerstaatliche Recht bestimmt mit § 1 Absatz 3, dass die Bestimmungen des HNS-Übereinkommens 2010 über die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit auch auf Seeschiffe aus Nicht-Vertragsstaaten anzuwenden sind. Damit gilt insbesondere Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010, wonach jedes Schiff so versichert sein muss wie die Schiffe, die in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen sind. Im Falle eines Schadens sind die Betroffenen besser abgesichert; außerdem wird ein Wettbewerbsvorteil für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten vermieden.

Erfasst von Artikel 12 Absatz 1 sind die in Artikel 1 Nummer 6 des HNS-Übereinkommens 2010 näher bezeichneten Schäden, nämlich Körperverletzungen, Sachbeschädigungen, Umweltschäden, außerdem Schutzmaßnahmen zur Vermeidung solcher Schäden. Diese Schäden können im gesamten deutschen Küstenbereich und in den deutschen Küstengewässern beziehungsweise Wasserstraßen, die von den erfassten Schiffen befahren werden, auftreten, und zwar unabhängig davon, ob ein deutscher Hafen angelaufen wird oder ob es sich um eine Durchfahrt (zum Beispiel durch die Bundeswasserstraße Nord-Ostsee-Kanal) handelt. Die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit muss deswegen stets – auch bei einer bloßen Durchfahrt – bestehen.

Es wird im Übrigen davon auszugehen sein, dass Artikel 12 Absatz 11 über seinen Wortlaut – Anlaufen beziehungsweise Verlassen eines Hafens oder einer Offshore-Einrichtung – hinaus auch den Fall der Durchfahrt erfasst; das HNS-Übereinkommen strebt eine umfassende Absicherung potentiell Geschädigter an. Dies könnte nicht oder nur weniger effektiv erreicht werden, wenn bei einer Durchfahrt keine Versicherungspflicht beziehungsweise Pflicht zur Aufrechterhaltung einer finanziellen Sicherheit bestünde.

Nach Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 muss die abgeschlossene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit geeignet sein, die Haftung des Schiffseigentümers für Schäden, die er nach dem HNS-Übereinkommen 2010 zu ersetzen hat, abzudecken. Neben den in Artikel 12 Absatz 1 beispielhaft angeführten finanziellen Sicherheiten (Bürgschaft; ähnliches Finanzinstitut) kommen dafür auch andere finanzielle Sicherheiten in Betracht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um ein internationales Regime handelt und in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Möglichkeiten einer Absicherung vorhanden sein können. Ganz überwiegend dürften aber Versicherungen abgeschlossen werden.

Die nach dem HNS-Übereinkommen 2010 bestehende Beitragspflicht knüpft im Übrigen an den Import von gefährlichen und schädlichen Stoffen an, unabhängig davon, ob die Stoffe mit einem Schiff aus einem Vertragsstaat oder aus einem Nicht-Vertragsstaat importiert werden.

Zu § 2 (Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit; Die Vorschrift entspricht § 2 des Ölschadengesetzes.)

Dass und in welchem Umfang ein Schiff, das gefährliche und schädliche Stoffe im Sinne des HNS-Übereinkommens 2010 transportiert, versichert sein muss, ergibt sich unmittelbar aus dem HNS-Übereinkommen 2010. Nach Artikel 12 Absatz 1 muss eine Versicherung oder finanzielle Sicherheit bestehen, die die „Haftung für Schäden aufgrund dieses Übereinkommens“ abdeckt. Artikel 3 wiederum bestimmt den Geltungsbereich; für den dort genannten Bereich muss eine Versicherung oder finanzielle Sicherheit bestehen (insbesondere Hoheitsgebiet einschließlich Küstengewässer und ausschließliche Wirtschaftszone). § 2 regelt, wie das Bestehen der erforderlichen Versicherung oder finanziellen Sicherheit nachgewiesen werden muss, nämlich durch eine vom zuständigen Vertragsstaat ausgestellte Bescheinigung (§ 2 Absatz 1).

Absatz 2 Satz 1 sieht vor, dass dem Eigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, auf Antrag die Bescheinigung auszustellen ist, wenn das Bestehen einer hinreichenden Versicherung nachgewiesen wird.

Eigentümern anderer Schiffe kann nach Absatz 3 auf Antrag eine Bescheinigung ausgestellt werden; die zuständige Behörde hat insoweit einen Ermessensspielraum. Sie kann und wird bei ihrer Entscheidung, ob sie Eigentümern von Schiffen, die nicht in das deutsche Schiffsregister eingetragen sind, eine Bescheinigung ausstellt, auch und insbesondere Beschlüsse der International Maritime Organization (IMO) berücksichtigen. So hat die IMO im Zusammenhang mit der Frage, welcher Staat Versicherungsbescheinigungen, die nach dem Bunkeröl-Übereinkommen erforderlich sind, ausstellen sollte, empfohlen, dass im Falle der im Wege der Bareboat Charter im Sinne des § 553 Absatz 1 HGB ausgeflaggten Schiffe der Flaggenstaat die Versicherungsbescheinigung ausstellt, nicht der Registerstaat (Entschließung der IMO-Vollversammlung am 2. Dezember 2009; Entschließung A.1028(26)). Diese Entschließung hat generelle Bedeutung; die Regelung in § 2 Absatz 3 ermöglicht es, diese Entschließung zu beachten.

Die Regelung in den Absätzen 2 und 3 entspricht auch den Vorgaben des Artikels 12 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010. Danach wird für ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff die erforderliche Versicherungsbescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt werden.

Die Form der Versicherungsbescheinigung muss im Übrigen den Vorgaben des HNS-Übereinkommens 2010 – Artikel 12 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage I zum HNS-Übereinkommen 2010 – genügen; diese Regelungen gelten unmittelbar.

Zu § 3 (Verordnungsermächtigung)

Weitere Voraussetzungen im Zusammenhang mit der Ausstellung der Bescheinigung werden durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt. Durch § 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417) geändert worden ist, besteht zwar eine Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung; die Regelung in Nummer 3 ermöglicht aber die eindeutige Bestimmung des Verordnungsgebers.

Zu § 4 (Mitführen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung)

Die Vorschrift – sie entspricht weitgehend § 3 des Ölschadengesetzes – regelt die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung, die Kontrolle der Bescheinigung und die behördlichen

Maßnahmen, die getroffen werden können, wenn die erforderliche Bescheinigung nicht vorgelegt werden kann, also das Bestehen der erforderlichen Versicherung oder finanziellen Sicherheit nicht nachgewiesen werden kann.

Das Bestehen der durch Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 vorgeschriebenen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit muss nachgewiesen werden. Der Eigentümer eines Schiffes ist deswegen verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die erforderliche Bescheinigung sich an Bord des Schiffes befindet; den Kapitän trifft diese Verpflichtung ebenfalls; er muss die Bescheinigung an Bord mitführen. Ergänzt wird die Verpflichtung durch die Pflicht, die Bescheinigung auf Verlangen vorzuweisen.

Schiffe, die im Eigentum eines Vertragsstaates stehen, brauchen nicht versichert zu sein (Artikel 12 Absatz 12 des HNS-Übereinkommens 2010). Gleichwohl müssen solche Schiffe eine Pflichtversicherungsbescheinigung, und zwar eine im Sinne des Artikels 12 Absatz 12 des HNS-Übereinkommens 2010, mit sich führen. Aus dieser Bescheinigung muss sich ergeben, dass das Schiff dem Staat gehört und die „Haftung gedeckt“ ist; eine Versicherung muss nicht bestehen. Dies regelt Absatz 1 Satz 2.

Zu § 5 (Behördliche Maßnahmen)

Die Kontrolle der Bescheinigung nach Absatz 1 wird insbesondere bei Flaggenstaatsbesichtigungen oder im Rahmen der Kontrollen, die der jeweilige Hafenstaat vorzunehmen hat (Hafenstaatkontrolle), erfolgen.

In deutschen Häfen erfolgt dies für Schiffe, die nicht die Bundesflagge führen, durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr). Europarechtliche Vorgabe ist insoweit die Richtlinie 2009/16/EG vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle. Die Kontrollbefugnisse der Kontrollpersonen in der Hafenstaatkontrolle müssen sich dabei immer auch auf Kontrollen an Bord in den Betriebs- und Geschäftsräumen der Schiffe erstrecken (Artikel 4 der Richtlinie 2009/16/EG); im deutschen Recht sind die Kontrollbefugnisse durch § 8 des Seeaufgabengesetzes geregelt. § 8 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes sieht vor, dass die Betriebs- und Geschäftsräume von Wasserfahrzeugen zur Durchführung von Aufgaben betreten werden dürfen.

Absatz 2 sieht als Sanktion dafür, dass keine Bescheinigung vorgelegt werden kann, also kein Versicherungsnachweis beziehungsweise kein Nachweis über das Bestehen einer finanziellen Sicherheit erbracht wird, vor, dass das Schiff festgehalten werden kann. Diese Sanktion ist erforderlich, um der Verpflichtung des Eigentümers zur Aufrechterhaltung der Versicherung oder finanziellen Sicherheit Nachdruck zu verleihen. Die Sanktion des Festhaltens des Schiffes orientiert sich an den in § 10 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit § 11 Absatz 1 Nummer 2 der Schiffssicherheitsverordnung festgeschriebenen Grundsätzen bei Kontrollen in Schiffssicherheitsangelegenheiten.

Zu § 6 (Behördliche Zuständigkeiten; Gebühren und Auslagen)

Absatz 1 entspricht § 4 Absatz 1 des Ölschadengesetzes. Der Absatz weist die nach § 2 zu erfüllenden Verwaltungsaufgaben gemäß Artikel 89 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes dem Bund zu.

Die zuständige Behörde für die Ausstellung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung wird durch Gesetz bestimmt. Zuständig ist – wie schon bei der nach dem Ölschadengesetz auszustellenden Bescheinigung – das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, das – so die durch das Gesetz zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) eingeführte Terminologie – für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen erheben kann.

Gleiches gilt für Absatz 2, der der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) die Aufgabe überträgt, die Einhaltung der Pflicht zur Mitführung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung zu kontrollieren. Diese Übertragung ist sachgerecht, weil die BG Verkehr nach § 6 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung vom 4. Juni 2013 unter anderem für die Überwachung der für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserschiffe und zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt vorgeschriebenen Maßnahmen zuständig ist (in Verbindung mit § 1 Nummer 4 des Seeaufgabengesetzes). Sie übt ihre Tätigkeit nach Maßgabe des § 6 des Seeaufgabengesetzes aus.

Durch § 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417) geändert worden ist, besteht zwar eine Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung; die Regelungen in § 6 Absatz 1 und 2 ermöglichen aber die eindeutige Bestimmung des Gebührengläubigers und des Ordnungsgebers.

Zu § 7 (Mitteilung der Mengen beitragspflichtiger Ladung)

Die Vorschrift enthält die zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 erforderlichen Bestimmungen für die Übermittlung der Angaben der importierenden Wirtschaft über die erhaltenen Mengen an den HNS-Fonds. Die Regelung folgt § 5 Ölschadengesetz; auf der Grundlage von § 5 des Ölschadengesetzes führt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie beziehungsweise das durch Verordnung (Ölmeldeverordnung) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie bestimmte Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle die Meldungen der importierten Stoffe an das Sekretariat der Ölhaftungsfonds vor. Dieser seit vielen Jahren bewährten Praxis folgt das HNS-Gesetz.

Absatz 1 bestimmt als zuständige Behörde für die Mitteilung der importierten Mengen beitragspflichtiger Ladung an den HNS-Fonds das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das diese Aufgabe delegieren kann (vergleiche § 8). Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist auch dafür zuständig, die nach Absatz 1 Satz 2 erforderlichen Meldungen über die importierten Mengen vor Inkrafttreten des Übereinkommens vorzunehmen (Artikel 45 Absatz 6 HNS-Übereinkommen 2010). Einer Umsetzung von Artikel 45 Absatz 4 des HNS-Übereinkommens 2010 bedarf es dagegen nicht; die Mitteilung gemäß dieser Regelung erfolgt zusammen mit der Ratifikation, und zwar auf der Grundlage der Angaben, die zur Erfüllung der Meldepflicht nach Artikel 45 Absatz 4 des HNS-Übereinkommens 2010 gesammelt werden.

Aus den Artikeln 18 und 19 des HNS-Übereinkommens 2010 ergibt sich, wer zur Zahlung von Beiträgen an den HNS-Fonds verpflichtet ist. Diese Personen müssen nach Absatz 2 dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Angaben machen, die zur Berechnung der Beiträge erforderlich sind. Nach Absatz 2 Satz 2 kommt es dabei auf den physischen Empfang der importierten Stoffe an; dies ergibt sich aus dem Verweis auf Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a des HNS-Übereinkommens 2010, der auf die tatsächliche Entgegennahme der Ladung abstellt. Allerdings ermöglicht das Übereinkommen dem physischen Empfänger, einen hinter ihm stehenden Auftraggeber zu benennen, der dann als Empfänger anzusehen ist. Es versteht sich von selbst, dass jeweils Name und Anschrift anzugeben sind. Da für die Frage, ob eine Beitragspflicht gegeben ist, auch darauf abzustellen ist, ob „assoziierte Personen“ im Sinne des Absatzes 5 Stoffe erhalten haben, sind auch insoweit Angaben erforderlich. Die Richtigkeit der Angaben muss auf Verlangen bewiesen werden. Daraus ergibt sich auch, dass die meldende Behörde gegenüber dem HNS-Fonds für die Richtigkeit der Angaben verantwortlich ist.

Absatz 3 eröffnet dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Möglichkeit, die beitragspflichtige Ladung zu schätzen und diese Schätzung der Meldung an den HNS-Fonds zugrunde zu legen. Diese Möglichkeit zu eröffnen, ist deshalb sinnvoll, weil der Mitgliedstaat dem HNS-Fonds bis zu einer noch zu bestimmenden Frist (vergleiche Artikel 21

Absatz 2 HNS-Übereinkommen 2010) die vorgeschriebenen Meldungen zu machen hat. Machen die Verpflichteten nicht rechtzeitig Angaben, kann von der Möglichkeit der Schätzung Gebrauch gemacht werden.

Absatz 4 stellt die erforderliche Vertraulichkeit sicher; die Verpflichteten machen Angaben über Geschäftsvorgänge, die so weit wie möglich vertraulich zu behandeln sind.

Eine Beitragspflicht besteht nach dem HNS-Übereinkommen erst dann, wenn die importierten Stoffe in einer Menge eingeführt werden, die oberhalb bestimmter Grenzwerte liegt (siehe Artikel 18 und 19 HNS-Übereinkommen 2010). Diese Voraussetzung gilt auch dann als erfüllt, wenn mehrere Personen, die im Sinne des Absatzes 5 „assoziiert“ sind, insgesamt eine Menge oberhalb der Grenzwerte erhalten haben. Artikel 16 Absatz 6 des HNS-Übereinkommens 2010 überlässt es den Mitgliedstaaten, mit ihrem nationalen Recht zu bestimmen, wann ein Assoziierungsverhältnis vorliegt. Absatz 5 stellt – wie schon das Ölschadengesetz in § 5 Absatz 5 – insoweit auf § 16 des Aktiengesetzes ab, wodurch zugleich die Übereinstimmung mit Begriffen des deutschen Gesellschaftsrechts hergestellt ist. Damit wird das Ziel von Artikel 16 Absatz 6 des HNS-Übereinkommens 2010 erreicht, nämlich sicherzustellen, dass beitragspflichtige Personen sich nicht durch bloße rechtliche Aufspaltung ihrer Beitragspflicht entziehen können.

Zu § 8 (Verordnungsermächtigung)

§ 8 Absatz 1 sieht vor, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die ihm zugewiesenen Aufgaben auf eine nachgeordnete Behörde übertragen kann, wenn dies zweckmäßig erscheint. In Betracht kommt wie schon beim Ölschadengesetz eine Übertragung auf das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

Absatz 2 regelt, dass nähere Bestimmungen über die von den beitragspflichtigen Personen nach Absatz 2 zu machenden Angaben durch Rechtsverordnung getroffen werden. Dies ermöglicht es, auf Änderungen des Meldeverfahrens durch den HNS-Fonds flexibel und schnell zu reagieren.

Zu § 9 (Rechtsweg; gerichtliche Zuständigkeiten)

Absatz 1 der Regelung trifft die Entscheidung, dass für Ansprüche gegen den HNS-Fonds im Grundsatz der ordentliche Rechtsweg gegeben ist; dies gilt auch, soweit Streitigkeiten wegen der dem HNS-Fonds zustehenden Beiträge entstehen. Der Absatz regelt lediglich den Rechtsweg für die Ansprüche gegen den HNS-Fonds. Für Ansprüche aus unerlaubter Handlung, und zwar gegen den Eigentümer und gegen seine Versicherung nach den Artikeln 7 und 12 Absatz 8 des HNS-Übereinkommens 2010 ist schon nach allgemeinen Grundsätzen der ordentliche Rechtsweg gegeben; der Gerichtsstand des § 32 der Zivilprozessordnung (ZPO) ist eröffnet.

Zu beachten ist Artikel 39 Absatz 4 des HNS-Übereinkommens 2010: Ist bei einem Gericht eine Klage auf Entschädigung gegen den Eigentümer eines Schiffes oder seinen Sicherheitsgeber anhängig gemacht worden, so ist dieses Gericht ausschließlich zuständig für alle Klagen gegen den HNS-Fonds auf Entschädigung nach Artikel 14 des HNS-Übereinkommens 2010 wegen dieser Schäden. Für unerlaubte Handlungen ist wie ausgeführt der Gerichtsstand des § 32 ZPO eröffnet; dies wird durch Absatz 2 klarstellend wiederholt. Für Vorsorge- beziehungsweise Schutzmaßnahmen ist dieser Gerichtsstand jedoch nicht ohne weiteres gegeben, da es sich nicht zwingend um Klagen aus unerlaubter Handlung im Sinne von § 32 ZPO handelt. Durch die Regelung wird der Gerichtsstand auch insoweit eröffnet.

Nach Artikel 3 Buchstabe b des HNS-Übereinkommens 2010 findet dieses auch auf Verschmutzungsschäden Anwendung, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Mitgliedstaaten verursacht werden. Auch für Schäden, die sich in diesem Gebiet ereignen beziehungsweise verursacht werden, muss ein Gerichtsstand gegeben sein (Artikel 38 Absatz 1 HNS-Übereinkommen 2010). Die Regelung in Absatz 3 begründet die Auffangzuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat; einer weiteren Regelung durch Landesrecht bedarf es nicht. Je nach Streitwert kann es sich um ein Amtsgericht oder ein Landgericht handeln. Ein bestimmtes Gericht wird nicht vorgeschrieben. Eine Zuständigkeitskonzentration bei einem Gericht in Hamburg liegt nahe, weil eine räumliche und sachliche Nähe der Hamburger Gerichte zu Schadensfällen im Bereich der deutschen Küste und der angrenzenden Gewässer besteht.

Denkbar sind noch Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Ausstellung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung. Das HNS-Übereinkommen 2010 verlangt insoweit jedoch keine Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit. Da hier eine Behörde hoheitlich tätig wird, ist insoweit der Verwaltungsrechtsweg gegeben; einer besonderen Regelung bedarf es nicht.

Zu § 10 (Anerkennung und Vollstreckung)

Die vorgeschlagene Regelung trägt dem Beschluss 2002/971/EG des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (HNS-Übereinkommen) zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. L 337 vom 13. Dezember 2002, S. 55), Rechnung, nach dem die Mitgliedstaaten das HNS-Übereinkommen auch im Interesse der Europäischen Union ratifizieren. Gemäß Artikel 2 dieser Entscheidung erklären die EU-Mitgliedstaaten bei der Ratifikation des HNS-Übereinkommens, dass Entscheidungen auf den unter das HNS-Übereinkommen fallenden Gebieten gemäß den einschlägigen internen Unionsvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen; ABl. L 12 vom 16. Januar 2001, S. 1; künftig: Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, ABl. L 351 vom 20. Dezember 2012, S. 1) anerkannt und vollstreckt werden, wenn sie von Gerichten aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Ausnahme Dänemarks erlassen werden. In Umsetzung dieser Entscheidung wird die Bundesrepublik Deutschland bei der Ratifikation eine solche Erklärung abgeben. Um die innerstaatliche Wirksamkeit der Erklärung sicherzustellen, bestimmt die Regelung, dass Artikel 40 des HNS-Übereinkommens in den erfassten Fällen nicht anzuwenden ist.

Die genannte Entscheidung bezieht sich zwar auf das HNS-Übereinkommen von 1996. Sie gilt jedoch weiterhin, da die Europäische Union lediglich für die Artikel 38, 39 und 40 des HNS-Übereinkommens ausschließlich zuständig ist und diese Artikel durch das HNS-Protokoll 2010 nicht geändert worden sind, sondern unverändert Bestandteil des HNS-Übereinkommens geblieben sind. Die materiellen Bestimmungen des HNS-Übereinkommens in der Fassung des Protokolls 2010 fallen hingegen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Insofern wirkt die Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das HNS-Übereinkommen auch im Hinblick auf die in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fallenden Regelungen der Artikel 38, 39 und 40 des Übereinkommens im Interesse der Europäischen Union zu ratifizieren, fort; die Rechtslage hinsichtlich der Anerkennung und Vollstreckung ist unverändert, ebenso die Interessenlage der Europäischen Union, wie sie in der Entscheidung zum Ausdruck kommt.

Die Regelung bezieht sich im Übrigen auf die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen; die gerichtliche Zuständigkeit beziehungsweise Artikel 38 des HNS-Übereinkommens 2010 sind nicht betroffen.

Zu § 11 (Strafvorschriften)

Wegen der Bedeutung der Versicherungspflicht erscheint es sachgerecht, das Fehlen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit mit Strafe zu bewehren und nicht nur als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Adressat der Strafdrohung ist der zur Aufrechterhaltung der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit verpflichtete Eigentümer. Auch die fahrlässige Begehung wird unter Strafe gestellt.

Die Strafnorm stellt einen Verstoß gegen Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 unter Strafe.

Ein gewisses Problem für die Strafbewehrung ergibt sich daraus, dass Artikel 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 nicht abschließend regelt, welche Art von finanzieller Sicherheit eine ausreichende Absicherung im Sinne der Vorschrift darstellt; es werden lediglich Beispiele genannt. In der Praxis kann sich daraus das Problem ergeben, dass eine Sicherheit vorgelegt wird, die zwar nicht ausreichend im Sinne der Regelung ist, dass aber trotzdem mangels feststellbaren Verschuldens keine Bestrafung in Betracht kommt, da der Verpflichtete davon ausging, die Sicherheit reiche aus; dieses Ergebnis muss hingenommen werden. Im Übrigen wird davon ausgegangen, dass in der Praxis fast ausschließlich Versicherungsbescheinigungen vorgelegt werden und finanzielle Sicherheiten im Sinne des Artikels 12 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens – insoweit führt die Regelung Beispiele an – keine Rolle spielen werden.

Zu § 12 (Bußgeldvorschriften)

Die in Absatz 1 genannten Tatbestände sollen nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, da ihre Verletzung nicht so schwerwiegend erscheint wie die Verletzung der Versicherungspflicht. Eine Ahndung der in Nummer 1 bis 3 aufgeführten Verstöße erscheint jedoch erforderlich, da die in Bezug genommenen Vorschriften die Kontrolle des Bestehens einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit erst ermöglichen. Entsprechendes gilt für die Angabepflicht nach Nummer 4, deren Erfüllung die Voraussetzung für das ordnungsgemäße Funktionieren des HNS-Übereinkommens 2010 ist. Ordnungswidrig handelt jedoch nur, wer trotz eines entsprechenden Verlangens der zuständigen Behörde keine hinreichenden Angaben macht. Nummer 1 gewährleistet, dass auch Verstöße gegen Tatbestände, die in der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassenden Rechtsverordnung zu bezeichnen sind, als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

Zum Tatbestandsmerkmal „nicht rechtzeitig“ in Absatz 1 Nummer 3: In § 4 Satz 2 wird das aus Bestimmtheitsgründen erforderliche zeitliche Merkmal durch die Wendung „auf Verlangen“ ausgedrückt. Diese Formulierung ist bei verwaltungsrechtlichen Normen, die bewehrt werden sollen, dahingehend auszulegen, dass die gebotene Handlung innerhalb einer behördlich gesetzten Frist oder – falls eine solche Frist nicht bestimmt wird – unverzüglich zu erfolgen hat. Für die nach § 5 Absatz 2 Satz 1 zu machenden Angaben kann durch Rechtsverordnung eine Frist gesetzt werden, deren Versäumung dazu führt, dass die Angaben nicht rechtzeitig gemacht werden.

Der Schwere der in Absatz 1 Nummer 1 bezeichneten Ordnungswidrigkeit wird die vorgesehene Geldbuße bis zu einer Höhe von 30 000 Euro gerecht; die Fälle der Nummern 2 bis 4 sind nicht so schwerwiegend, so dass eine Geldbuße von 10 000 Euro angemessen ist.

Absatz 3 bestimmt die zuständigen Behörden. Es erscheint zwar denkbar, dass dadurch die gerichtliche Zuständigkeit bei der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

auseinanderfallen könnte, weil das Vertragsgebiet im Küstenmeer der Nordsee und in der Elbmündung im Wesentlichen eingegliedert ist in die gerichtliche Zuständigkeit der niedersächsischen Gerichte (vergleiche Staatsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Regelung der Gerichtszugehörigkeit des Küstengewässers und der Elbmündung, HmbGVBl. 2001, S. 459) und die Verfolgungsbehörde keinen Sitz in diesem Gerichtsbezirk unterhält. Jedoch werden Fälle, in denen ein Verhalten zugleich Straftat und Ordnungswidrigkeit darstellt, eine seltene Ausnahme bleiben.

Zu Artikel 2 (Änderung des Ölschadengesetzes – ÖISG)

Zu Nummer 1 (Streichung der Überschrift des Ersten Teils)

Es existieren kein zweiter und dritter Gesetzesteil mehr, so dass es keiner Überschrift für den Ersten Teil mehr bedarf, siehe hierzu auch Nummer 9.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 1)

Es handelt sich lediglich um eine Änderung des Wortlauts; eine inhaltliche Änderung ist mit dieser Änderung nicht verbunden; die Regelung wird jedoch klarer formuliert. § 1 Absatz 1 des Ölschadengesetzes war und ist deklaratorischer Natur. Die Haftung und Entschädigung wegen Ölverschmutzungsschäden, ebenso die Pflicht, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, ergeben sich unmittelbar aus den in Absatz 1 genannten internationalen Übereinkommen, die über das Vertragsgesetz innerstaatliches Recht werden. Zur Art der finanziellen Sicherheit wird auf die Begründung zu Artikel 1 § 1 verwiesen, ebenso zur Bedeutung der gleitenden Verweisung („in ihrer jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung“).

Auch bei der Änderung des Absatzes 2 handelt es sich zunächst lediglich um eine Änderung des Wortlauts, ohne dass die bisherige Regelung in § 1 Absatz 2 inhaltlich geändert wird. Mit der geänderten Formulierung werden jedoch die bisherigen Regelungen in § 1 Absatz 2 und in § 2 Absatz 1 ÖISG zu einem Absatz zusammengeführt. In der Sache geht es darum, für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten – Staaten, für die die in § 1 Absatz 1 genannten Übereinkommen nicht in Kraft sind – eine Versicherung vorzuschreiben, wenn sie in deutsches Hoheitsgebiet einfahren beziehungsweise in das Gebiet, für das nach den in § 1 Absatz 1 genannten Übereinkommen Versicherung oder eine Sicherheit bestehen muss (Artikel II Haftungsübereinkommen von 1992; Artikel 3 Fondsübereinkommen von 1992; Artikel 2 Bunkeröl-Übereinkommen – insbesondere Hoheitsgebiet einschließlich Küstengewässer und ausschließliche Wirtschaftszone). Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, auch für diese Schiffe das Aufrechterhalten einer Versicherung beziehungsweise einer sonstigen finanziellen Sicherheit vorzuschreiben.

Absatz 2 bestimmt ferner, dass auch bei Durchfahren des Hoheitsgebietes für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten Versicherungsdeckung bestehen muss und gehaftet wird. Artikel VII Absatz 11 des Haftungsübereinkommens von 1992 und Artikel 7 Absatz 12 des Bunkeröl-Übereinkommens sehen nach ihrem Wortlaut zwar nur vor, dass die erforderliche Versicherung beziehungsweise finanzielle Sicherheit für solche Schiffe nur bei Anlaufen eines Hafens oder einer Offshore-Einrichtung gegeben sein muss. Allerdings ist nach Sinn und Zweck der Übereinkommen – insbesondere umfassender Schutz von Geschädigten – anzunehmen, dass die Übereinkommen so zu verstehen sind, dass auch bei einer bloßen Durchfahrt die Versicherung bestehen muss. Sollten die Übereinkommen nicht so zu verstehen sein, sieht das nationale Recht für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten die Versicherungspflicht für Durchfahrten jedenfalls ausdrücklich vor.

Für die Regelungen des Fondsübereinkommens von 1992 und des Zusatzfondsübereinkommens von 2003 über Beiträge in die Fonds sind im Zusammenhang mit dem Import

durch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten keine vergleichbaren, die Übereinkommen erstreckenden Regelungen erforderlich. Die sich aus den Übereinkommen ergebenden Beitragspflichten sind mit dem Vorgang des Imports verbunden und bestehen für Empfänger beitragspflichtiger Ladung; mit welchem Schiff die Ladung importiert worden ist, ist für die Beitragspflicht unerheblich.

Da die Versicherungspflicht nunmehr ausschließlich in § 1 geregelt wird, wird die bisher in § 2 Absatz 2 ÖISG vorhandene Regelung über die Mindesthöhe der Sicherheit in Absatz 3 geregelt.

Mit dem neuen Wortlaut des § 1 wird die bisherige Regelung in § 2 Absatz 1 und 2 ÖISG überflüssig (siehe dazu nachfolgend).

Zu Nummer 3 (Änderung des § 2)

Zu Buchstabe a

Die Überschrift der Regelung wird dem neuen Regelungsinhalt angepasst; in § 2 geht es nicht mehr um die Versicherungspflicht, sondern nur noch um die Versicherungsbescheinigung beziehungsweise um den Nachweis der Versicherung oder einer sonstigen finanziellen Sicherheit; es bleibt bei der Verordnungsermächtigung.

Zu Buchstabe b

Mit der bisherigen Regelung des § 2 Absatz 1 sollte insbesondere der Zeitraum geregelt werden, für den Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten eine Versicherung aufrechtzuerhalten haben (siehe: Ganten, „Erläuterungen zum Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe“ in „Das deutsche Bundesrecht“, Nomos-Verlag; Absatz 6 der Kommentierung zu § 2). Außerdem sollte geregelt werden, dass die Versicherungspflicht auch für Durchfahrten – zum Beispiel durch die Bundeswasserstraße Nord-Ostsee-Kanal – gilt. Dies wird nunmehr mit § 1 Absatz 2 geregelt, der ausdrücklich bestimmt, dass auch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten versichert sein müssen. Es wird auch ausdrücklich geregelt, dass dies auch gilt, wenn bloße Durchfahrten erfolgen.

Es ist nicht erforderlich, dass das nationale Recht näher bestimmt, ab welcher Transportmenge die Regelung anzuwenden ist; auch dies ergibt sich aus den in § 1 Absatz 1 genannten Übereinkommen (vergleiche etwa Artikel VII Absatz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992: 2 000 Tonnen).

Da sich aus § 1 Absatz 2 ergibt, dass auch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten versichert sein müssen und insoweit die in § 1 Absatz 1 angeführten Übereinkommen gelten, reicht es aus, vorzuschreiben, dass die Versicherung im Sinne dieser Übereinkommen durch eine behördliche Bescheinigung nachzuweisen ist; der neue Wortlaut erfasst alle Schiffe, für die die Versicherungspflicht gilt.

Der neue Absatz 2 nimmt mehrere Änderungen vor; nicht alle führen zu inhaltlichen Änderungen, aber alle dienen der besseren Verständlichkeit. Dies gilt zunächst insoweit, als nicht mehr auf das „Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes“ abgestellt wird, sondern auf das „Schiffsregister eines deutschen Gerichts“. Der bisherige Wortlaut lässt den Schluss zu, es gebe nur ein Schiffsregister. Dies trifft nicht zu. Es gibt mehrere Schiffsregister (vergleiche § 1 Schiffsregisterordnung – SchRegO: „Die Schiffsregister...“). Dies greift die neue Formulierung auf. Es wird außerdem berücksichtigt, dass die Schiffsregister bei Gerichten – regelmäßig bei Amtsgerichten (§ 1 SchRegO) – geführt werden. Dass auf „deutsche Gerichte“ abgestellt wird statt auf den „Geltungsbereich dieses Gesetzes“, dient ebenfalls der besseren Verständlichkeit.

Mit der Formulierung, dass die Bescheinigung „auf Antrag“ ausgestellt wird, ist ebenfalls keine inhaltliche Änderung verbunden; es wird lediglich klarer zum Ausdruck gebracht, dass die zuständige Behörde nicht von sich aus tätig wird, sondern dass zunächst eine Handlung des Schiffseigentümers erforderlich ist.

Mit der Formulierung des Absatzes 3 wird der zuständigen Behörde ausdrücklich ein Ermessen eingeräumt; sie kann den von Absatz 3 erfassten Schiffseigentümern eine Bescheinigung ausstellen, muss dies aber nicht. Der bisherige Wortlaut könnte demgegenüber so verstanden werden, dass auch insoweit ein Anspruch auf Ausstellung der Bescheinigung besteht. Die mit Satz 2 vorgeschlagene Formulierung berücksichtigt die EntschlieÙung A.1028(26) der IMO-Vollversammlung vom 2. Dezember 2009, nach der Eigentümern von Schiffen, die im Wege der Bareboat-Charter im Sinne des § 553 Absatz 1 HGB ausgeflaggt sind, empfohlen wird, sich wegen der Ausstellung der nach dem Bunkerölübereinkommen erforderlichen Versicherungsbescheinigung an den Flaggenstaat zu wenden. Nach der IMO-EntschlieÙung sind die Flaggenstaaten für die Ausstellung von Bunkerölversicherungsbescheinigungen für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe zuständig, selbst wenn sie in ein Schiffsregister eingetragen sind, das in einem anderen Staat geführt wird. Die für die Ausstellung der Versicherungsbescheinigung zuständige Behörde hat diese EntschlieÙung bei der Ausübung ihres Ermessens zu berücksichtigen. Im Übrigen hat die EntschlieÙung allgemeine Bedeutung, auch wenn sie nur im Zusammenhang mit dem Bunkerölübereinkommen gefasst worden ist; der Rechtsgedanke – Verantwortlichkeit des Flaggenstaates – gilt allgemein. Für die Ausstellung der Bescheinigung gelten die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen entsprechend.

Zu Buchstabe c

Die Regelung hat entbürokratisierenden Charakter; das Bundesministerium der Finanzen ist kaum betroffen und braucht deswegen sein Einvernehmen nicht zu erklären.

Zu Nummer 4 (Neufassung der §§ 3 und 4)

§ 3 wird neu gefasst. Er regelt wie bisher die Pflicht zur Mitführung der Versicherungsbescheinigung beziehungsweise der Bescheinigung über das Bestehen einer finanziellen Sicherheit.

Eine neue Sanktion wird eingeführt. Die Möglichkeit des Festhaltens des Schiffes ist eine wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktion für Verstöße gegen die Pflicht, die Bescheinigung mitzuführen. Die Sanktion des Festhaltens des Schiffes orientiert sich an den in § 10 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit § 11 Absatz 1 Nummer 2 der Schiffssicherheitsverordnung festgeschriebenen Grundsätzen bei Kontrollen in Schiffssicherheitsangelegenheiten. Die nach bisherigem Recht vorgesehene Sanktionsmöglichkeit, die Beförderung oder den Umschlag der Ladung zu unterbinden, ist nicht in gleicher Weise geeignet, die Nichtmitführung der vorgeschriebenen Bescheinigung zu sanktionieren. Die Änderung dient der Einführung eines klaren gesetzlichen Festhalte-Tatbestandes.

Zu Absatz 2 Satz 1: Die Kontrolle der Bescheinigung wird insbesondere im Rahmen der Flaggenstaatlichen Besichtigungen und der Hafenstaatkontrollen erfolgen. Europarechtliche Vorgabe insoweit ist die Richtlinie 2009/16/EG vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle. Die Kontrollbefugnisse der Kontrollbeamten in der Hafenstaatkontrolle müssen sich dabei immer auch auf Kontrollen an Bord in den Betriebsräumen der Schiffe erstrecken (Artikel 4 der Richtlinie 2009/16/EG); im deutschen Recht sind die Kontrollbefugnisse durch § 8 des Seeaufgabengesetzes geregelt. § 8 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes sieht vor, dass die Betriebs- und Geschäftsräume von Wasserfahrzeugen zur Durchführung von Aufgaben betreten werden dürfen. Diese Regelung erfasst jedoch nicht, jedenfalls nicht ausdrücklich, die Kontrolle der durch § 2 ÖISG vorgeschriebenen Bescheinigung. Mit Absatz 2

Satz 1 wird deswegen geregelt, dass die Bescheinigung in den Betriebsräumen des Schiffes kontrolliert werden kann.

§ 4 wird neu gefasst. Die Aufgaben, die sich aus § 2 Absatz 2 und 3 ergeben, nämlich die Ausstellung der HNS-Versicherungsbescheinigung oder Bescheinigung über das Bestehen einer finanziellen Sicherheit, werden nunmehr durch Gesetz einer bestimmten Behörde zugewiesen, nämlich dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Die Aufgaben nach § 3 wurden auch schon bisher einer bestimmten Behörde, der See-Berufsgenossenschaft, zugewiesen. Die See-Berufsgenossenschaft und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung haben sich durch Fusionsvertrag vom 29. September 2009 zusammengeschlossen und bildeten ab dem 1. Januar 2010 die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft trat die Rechtsnachfolge der See-Berufsgenossenschaft an. Nach Zusammenschluss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft mit der Unfallkasse Post und Telekom lautet die Bezeichnung nunmehr Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr), vergleiche § 1 Absatz 1 Gesetz zur Errichtung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836, 3838). Die Bezeichnung im bisherigen § 4 Absatz 2 ÖISG ist daher zu ändern.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 6 Absatz 3)

Die Regelung in Absatz 3, schließt eine Lücke; nach Artikel II Buchstabe a Unterabsatz ii findet das Haftungsübereinkommen von 1992 auch auf Verschmutzungsschäden Anwendung, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Mitgliedstaaten verursacht werden; Gleiches gilt nach Artikel 2 Buchstabe a Unterabsatz ii des Bunkeröl-Übereinkommens; die gerichtliche Zuständigkeit lässt sich jedoch nicht zweifelsfrei feststellen (vergleiche Klaus Ramming, „Zur Zuständigkeit deutscher Gerichte für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden“, TranspR 2007, 13, 17). Auch für Schäden, die sich in diesem Gebiet ereignen bzw. verursacht werden, muss jedoch ein Gerichtsstand gegeben sein (Artikel IX Absatz 1 Satz 1 Haftungsübereinkommen von 1992; Artikel 9 Absatz 1 Bunkeröl-Übereinkommen). Die Regelung in Absatz 3 begründet die Auffangzuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat; einer weiteren Regelung durch Landesrecht bedarf es nicht. Je nach Streitwert kann es sich um ein Amtsgericht oder ein Landgericht handeln. Ein bestimmtes Gericht wird nicht vorgeschrieben. Eine Zuständigkeitskonzentration bei einem Gericht in Hamburg liegt nahe, weil eine räumliche und sachliche Nähe der Hamburger Gerichte zu Schadensfällen im Bereich der deutschen Küste und der angrenzenden Gewässer besteht. Ergänzend – hinsichtlich der Regelung in § 6 Absatz 3 – wird auf die Begründung zu Artikel 1, § 9 Bezug genommen.

Denkbar sind noch Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Ausstellung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung. Die Übereinkommen verlangen insoweit jedoch keine Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit. Da hier eine Behörde hoheitlich tätig wird, ist insoweit der Verwaltungsrechtsweg gegeben; einer besonderen Regelung bedarf es nicht. Die geltende Rechtslage bleibt unverändert.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 6a; Änderung des § 7)

Aufgrund der Änderung der Terminologie durch den für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Dezember 2009 in Kraft getretenen Vertrag von Lissabon (BGBl. 2009 II S. 1223) ist eine sprachliche Anpassung des innerstaatlichen Rechts erforderlich. Auf die Begründung zu Artikel 1 § 7 wird Bezug genommen. Die Regelung bezieht sich auf die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen; die gerichtliche Zuständigkeit ist nicht betroffen.

Mit der Änderung wird eine inhaltliche Änderung nicht vorgenommen. Es ist ausreichend, auf Artikel VII Absatz 1 des Haftungsübereinkommens Bezug zu nehmen; der Wortlaut dieses Artikels braucht nicht, wie es in der geltenden und zu ändernden Vorschrift geschieht, wiederholt zu werden. So – nämlich zur Bestimmung des strafbaren Verhaltens lediglich bezugnehmend auf die einschlägige Regelung des Bunkerölübereinkommens – ist auch Absatz 2 der geltenden Regelung konzipiert; die Änderung in Absatz 1 stellt insoweit Einheitlichkeit her. Im Übrigen kommt klarer zum Ausdruck, dass nicht der Transport von Öl, sondern das Nicht-Aufrechterhalten einer Versicherung beziehungsweise finanziellen Sicherheit für die Erfüllung des Tatbestandes im Vordergrund steht. Die Bezugnahme auf § 2 Absatz 1 wird durch die Bezugnahme auf § 1 Absatz 2 ersetzt. Im Hinblick darauf, dass das Fehlen einer Versicherung oder finanziellen Sicherheit bei Bunkerölverschmutzungsschäden geringer zu gewichten ist, wird insoweit eine geringere Freiheitsstrafe vorgesehen (vergleiche Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften; Bundestagsdrucksache 16/737 vom 21. Februar 2006; Begründung zu § 7 ÖISG). Auf die Begründung zu Artikel 1 § 8 wird im Übrigen Bezug genommen.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 8)

Der bisherige § 8 wird § 9.

Zu Buchstabe a

Die Überschrift wird wie sonst üblich in den Plural gesetzt.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Allerdings wird – in Doppelbuchstabe cc – der Tatbestand insoweit präzisiert, als nunmehr auf die Rechtsverordnung Bezug genommen wird, die das Meldeverfahren konkretisiert und auch Fristen bestimmen wird.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe d

Die Summen werden erhöht; dies ist im Hinblick darauf, dass die bisherigen Beträge 1988 festgesetzt worden sind und das Geld seitdem an Wert verloren hat, geboten, um den abschreckenden Effekt beizubehalten.

Zu Buchstabe e

Die angefügte Absatz 4 regelt, welche Behörde die Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist.

Zu Nummer 8

Rechtsbereinigend werden zwei Überschriften gestrichen; es handelt sich um inhaltsleere Regelungsreste; die überschriebenen Teile gibt es nicht mehr.

Zu Artikel 3 (Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung – SVertO)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 1 Absatz 1, 3 und 4)

§ 1 der SVertO regelt die Einleitung des Verteilungsverfahrens. Bisher sind die Errichtung und Verteilung eines Fonds nach Artikel 11 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen und im Sinne von Artikel V des Haftungsübereinkommens von 1992 geregelt. Das HNS-Gesetz erfordert die Errichtung eines weiteren Fonds; die SVertO ist entsprechend zu ergänzen; die Errichtung und Verteilung des Fonds nach dem HNS-Gesetz entsprechen den für die genannten Fonds bereits bestehenden Verfahren. Die Fundstellenangabe für das Haftungsübereinkommen von 1992 sowie Verweisungen auf das Handelsgesetzbuch werden aktualisiert.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 51)

§ 51 der SVertO regelt den Fall, dass ein Fonds im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 in einem anderen Vertragsstaat errichtet worden ist; ist das Verteilungsverfahren eröffnet worden, ist eine Zwangsvollstreckung unzulässig (§ 8 SVertO). Eine entsprechende Regelung ist für den Fonds nach dem HNS-Gesetz erforderlich; die Ergänzung in § 51 SVertO führt zu dieser entsprechenden Regelung.

Zu Artikel 4 (Handelsgesetzbuch – HGB)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 611)

Zu Buchstabe a

§ 611 HGB ist deklaratorischer Natur; der Absatz weist darauf hin, dass die Haftung aufgrund des Haftungsübereinkommens von 1992 nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden kann (dies ergibt sich bereits aus dem unmittelbar geltenden Übereinkommen). Der Hinweis soll dem Anwender das Auffinden der einschlägigen Regelungen erleichtern; der Absatz wird aus eben diesem Grund um einen Hinweis auf das HNS-Übereinkommen 2010 ergänzt.

Zu Buchstabe b

Die bestehende Regelung wird erweitert; sie gilt auch dann, wenn Verschmutzungsschäden nach dem HNS-Übereinkommen 2010 geltend gemacht werden.

Zu Buchstabe c

§ 611 Absatz 5 sieht bisher vor, dass ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 die §§ 612 bis 617 gelten. In dieser Norm soll neben den bereits genannten Übereinkommen nunmehr auch das HNS-Übereinkommen 2010 aufgeführt werden.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 616)

Die Regelung des § 616 Absatz 1 Satz 1 betrifft Fälle, in denen die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 ausgeschlossen ist. Hier soll nunmehr auch der Fall genannt werden, dass die Beschränkung der Haftung nach Artikel 9 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 ausgeschlossen ist.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 617)

§ 617 weist darauf hin, dass für die Errichtung und Verteilung eines Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen und eines Fonds nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung gilt. Die Regelung soll dem Anwender das Auffinden des anzuwendenden Rechts erleichtern; der Hinweis wird erweitert.

Zu Artikel 5 (Aufhebung des Gesetzes zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden – BGBl. 1975 II S. 301)

Rechtsbereinigend wird das genannte Gesetz – auch Ölhaftungsgesetz genannt – aufgehoben. Die Bundesrepublik Deutschland hat die Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden mit Wirkung vom 15. Mai 1998 gekündigt (BGBl. 1997 II S. 1546, 1678; die Kündigungsschreiben vom 14. April 1997 weisen darauf hin, dass die Kündigungen der Übereinkommen zwölf Monate nach dem 15. Mai 1997 wirksam werden).

Bereits mit dem Ölschadengesetz vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770) wurden die Artikel 2 bis 13 des Gesetzes zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301) aufgehoben. Die entsprechende Regelung – § 11 des Ölschadengesetzes in der Fassung von 1988 – ist nach der Inkrafttretensregelung des Ölschadengesetzes (§ 14; Fassung von 1988) in Kraft getreten, als das Haftungsübereinkommen von 1969 für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft getreten ist, also am 15. Mai 1998. Die mit § 14 Absatz 2 des Ölschadengesetzes vorgesehene Bekanntmachung über das Inkrafttreten des § 11 ist jedoch unterblieben.

Es kann dahinstehen, welche Bedeutung diese unterbliebene Bekanntmachung hat. Das Gesetz wird nunmehr vollständig aufgehoben; damit ist auch der von § 11 des Ölschadengesetzes in der Fassung von 1988 nicht erfasste Artikel 1 des Gesetzes zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aufgehoben. Soweit noch eine Rechtsgrundlage für mögliche Beitragszahlungen benötigt wird, wird diese als § 10 in das Ölschadengesetz eingestellt (siehe oben).

Zu Artikel 6 (Änderung des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes)

Die in Artikel 6 aufgehobene Regelung sieht bisher die Aufhebung des § 2 Absatz 5 Nummer 3 des Ölschadengesetzes zum 14. August 2018 vor (zusammen mit der Inkrafttretensregelung des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013). Da Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c diesen Absatz des Ölschadengesetzes verschiebt und die Regelung des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 deswegen ins Leere laufen würde, ist sie aufzuheben. Die durch das Gesetz vom 7. August 2013 schwebend geänderte Regelung des Ölschadengesetzes – nach Inkrafttreten dieses Gesetzes § 2 Absatz 4 Nummer 3 – wird nunmehr durch dieses Gesetz, und zwar entsprechend der früheren Regelung des Gesetzes vom 7. August 2013 zum 14. August 2018, aufgehoben (s. Artikel 8 Absatz 3).

Zu Artikel 7 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 8)

Zu Buchstabe a (Neufassung des § 8 Absatz 1)

§ 8 Absatz 1 wird neu gefasst. Zu den einzelnen Nummern:

Nummer 1:

Durch die Neufassung von Nummer 1 erfolgt eine redaktionelle Klarstellung insoweit, dass sich das Betretungsrecht der zuständigen Behörde nicht nur auf die Betriebs- und Geschäftsräume, sondern auch auf Wohnräume an Bord eines Schiffs unter deutscher oder ausländischer Flagge bezieht. Diese Befugnis ergab sich bislang lediglich aus einem Rückschluss aus Satz 2, der gleichzeitig die Einschränkungen für das Betreten von Wohnräumen regelte.

Satz 2 bleibt unverändert. Demnach ist ein Betreten von Wohnräumen nur dann zulässig, wenn es zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

Der neue Satz 3 erfüllt das Zitiergebot des Artikels 19 Absatz 1 Satz 2 GG.

Nummer 2 bleibt unverändert.

Nummer 3 neu:

Die Einfügung erfasst die im Rahmen der Durchsetzungsinstrumente des Flaggenstaats und des Hafenstaates notwendige Betretungsmöglichkeit von Betriebs- und Geschäftsräumen des Reeders, des sonst für ein Wasserfahrzeug oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes Verantwortlichen und der für ein Schiff tätig gewordenen anerkannten Organisationen.

Eine wirksame Überprüfung eines Schiffes, einschließlich der an Bord mitzuführenden Unterlagen und Bescheinigungen, setzt auch das Betreten von Betriebs- und Geschäftsräumen von Eigentümern eines Wasserfahrzeugs und der sonst für dieses oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes Verantwortlichen und von anerkannten Organisationen an Land voraus, soweit ein Bezug zu den Aufgaben nach § 1 Nummer 1 bis 6, 6b und 7a, 13 und 16 sowie nach § 2 SeeAufgG besteht. Dies ist unter anderen auch in Kapitel IX SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) in Verbindung mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und der Verhütung der Meeresverschmutzung (Entschließung A.741(18)) (Internationaler Code für sichere Schiffsbetriebsführung, „ISM-Code“), Teil B Nummern 13 bis 15 in Verbindung mit der ISM-Verwaltungsrichtlinie (Entschließung A. 1071(28)), Abschnitt 4, ausdrücklich so vorgesehen. Diese Überprüfung beinhaltet auch einen Nachweis der an Bord mitzuführenden Pflichtversicherungsbescheinigung nach Artikel 12 des HNS-Übereinkommens von 1996 in der Fassung des Protokolls von 2010.

Nummer 4:

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass zur Erfüllung der Aufgaben nach diesem Entwurf auch Hafenanlagen mit Ausnahme der dort gelegenen Räumlichkeiten betreten werden dürfen. Die Regelung ist an § 143 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 des Seearbeitsgesetzes angelehnt.

Nummer 5:

Nummer 5 entspricht der bisherigen Nummer 3 („3. Prüfungen vornehmen“) und ergänzt diese um „Kontrollen“. Damit wird klargestellt, dass neben „Prüfungen“ im engeren Sinne auch flaggen- und hafenstaatliche Kontrollen von dieser Regelung erfasst sind.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 8 Absatz 2)

Zu Doppelbuchstabe aa

Absatz 2 wird dahingehend ergänzt, dass die Auskunft- und Vorlagepflicht auch elektronische Dateien umfasst. In diesem Zusammenhang wird klargestellt, dass diese Dateien auf entsprechendes Verlangen der Behörde auszudrucken sind.

Daneben wird ausdrücklich geregelt, dass der Behörde auf ihr Verlangen hin Einsicht in die Unterlagen zu gewähren ist, die für die Erfüllung der Aufgabe erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere Seetagebücher, Register, Zeugnisse, Nachweise und Befähigungszeugnisse.

Zu Doppelbuchstabe bb

Angesichts großer praktischer Relevanz wird ein neuer Satz 2 angefügt. Demnach dürfen Abschriften, Auszüge, Ausdrucke oder Kopien – auch von Datenträgern – angefertigt, verwendet und gespeichert werden.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 15 Absatz 1 Nummer 1b):

Im Zuge der Änderungen in § 8 Absatz 2 ist § 15 Absatz 1 Nummer 1b redaktionell anzupassen und wird daher neu gefasst.

Zu Artikel 8 (Bekanntmachungserlaubnis)

Das für das Ölschadengesetz innerhalb der Bundesregierung federführende Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz erhält die Erlaubnis, das Ölschadengesetz neu bekannt zu machen. Das Gesetz wurde mehrfach und in größerem Umfang geändert. Aus Gründen der besseren Verständlichkeit und Übersichtlichkeit soll das Gesetz neu bekannt gemacht werden.

Der gleiche Bedarf besteht für das Seeaufgabengesetz, das als zentrales Organisationsgesetz der Seeschifffahrt häufigen gesetzlichen Änderungen unterliegt. Daher wird dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als für das Seeaufgabengesetz federführendes Ressort eine entsprechende Ermächtigung zur Neubekanntmachung eingeräumt.

Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)

Die Regelung sieht ein gespaltenes Inkrafttreten vor. Bei Ratifikation des HNS-Übereinkommens 2010 sind dem Generalsekretär der International Maritime Organization (IMO) die Importmengen mitzuteilen; nach Ratifikation ist dies jährlich zu wiederholen (Artikel 45 Absatz 6 HNS-Übereinkommen 2010). So soll ermöglicht werden, zu ermitteln, ob die für das Inkrafttreten erforderliche Gesamtmenge – siehe Artikel 46 Absatz 1 des HNS-Übereinkommens 2010 – erreicht ist. Um die Mengen ermitteln und das Ergebnis weiterleiten zu können, treten die insoweit relevanten Bestimmungen des HNS-Gesetzes – es handelt sich um die Bestimmungen über die Ermittlung der Importmengen mit der einschlägigen Rechtsverordnungsermächtigung und dem dazugehörigen Bußgeldtatbestand – am ersten Tag des auf die Verkündung des Gesetzes folgenden Quartals in Kraft. Dies gilt auch, soweit Versicherungsbescheinigungen beziehungsweise Bescheinigungen über sonstige finanzielle Si-

cherheiten auszustellen sind. Diese Arbeit muss bei Inkrafttreten des HNS-Übereinkommens 2010 erledigt sein; die Schiffe müssen entsprechende Bescheinigungen haben; die zuständige Behörde muss die Arbeit also vor Inkrafttreten des HNS-Übereinkommens 2010 aufnehmen können. Möglich ist außerdem, dass im Hinblick auf ein Inkrafttreten in anderen Staaten die Ausstellung einer Bescheinigung beantragt wird; die zuständige Behörde kann dann tätig werden, auch wenn das HNS-Übereinkommen 2010 für die Bundesrepublik Deutschland noch nicht gelten sollte.

Absatz 2 enthält neben der für den nicht von Absatz 1 erfassten Teil des Gesetzes geltenden Inkrafttretensregelung die im Zusammenhang mit der Umsetzung von internationalen Übereinkommen übliche Regelung, dass der Tag des Inkrafttretens bekannt zu machen ist.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR-G**Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs (NKR-Nr. 5244, BMJV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: <i>davon aus Informationspflichten:</i>	10.000 Euro 2.000 Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand:	175.650 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	180.000 Euro
Länder / Gemeinden Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Weitere Kosten Insgesamt Im Einzelfall	Für die Ausstellung von HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie von den Eigentümern eines Schiffes, welches gefährliche oder schädliche Stoffe befördert, eine (jährliche) Gebühr erhoben. 163.500 Euro 180 Euro
Umsetzung von EU-Recht	Mit diesem Regelungsvorhaben wird das HNS-Übereinkommen vom 3. Mai 1996 und des Protokolls von 2010 zum Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Protokoll) umgesetzt.

Der Nationale Normenkontrollrat wertet es als positiv, dass das Ressort die ursprüngliche Terminierung des Kabinetterminals von Mitte Oktober auf Ende November 2020 zugunsten einer qualitativ hochwertigen Kostenfolgenabschätzung verschoben hat.

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen zu dem Regelungsentwurf.

II. Im Einzelnen

Ein internationales Übereinkommen, regelt die Haftung und Entschädigung nach Unfällen von Seeschiffen beim Transport gefährlicher und schädlicher Stoffe (Hazardous and Noxious Substances –HNS). Dieses Übereinkommen soll Deutschland aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben bis spätestens 6. Mai 2021 ratifizieren.

Mit dem neuen Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter und schädlicher Stoffe durch Seeschiffe (HNS-Gesetz) werden die nationalen Ausführungsvorschriften zum HNS-Übereinkommen 2010 geschaffen.

Das HNS-Gesetz führt insbesondere Meldepflichten für den Import von HNS-Ladungen an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ein. Diese Importmengen werden behördenseitig überwacht.

Mit dem neuen Gesetz werden zudem Haftungs- und Entschädigungsfragen nunmehr im Falle von Unfällen von Seeschiffen mit HNS-Substanzen international einheitlich geregelt. Mit der Schaffung eines Entschädigungsfonds wird die Beseitigung von HNS-Verunreinigungen gefördert, ohne dass dies auf Kosten des deutschen Staates geht. Der Reeder haftet für Schäden, die nach einem Unfall durch transportierte gefährliche und schädliche Stoffe verursacht werden (Bsp.: Beeinträchtigung der Fischerei oder des Tourismus, Verschmutzungen der Küste). Die Haftung des Reeder beträgt im Höchstfall etwa 133 Mio. Euro. Für Reeder wird deshalb eine Haftpflichtversicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherung vorgeschrieben. Soweit vom Reeder und seiner Versicherung kein Schadensersatz zu erlangen ist, etwa weil der Reeder nicht haftet (z. B. nach Kriegshandlungen) oder weil der Schaden den Betrag, bis zu dem er haftet, überschreitet, haftet der neue Internationale Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe (HNS-Fonds). Der Fonds haftet bis zu einer Obergrenze von etwa 288 Mio. Euro.

Zudem ergeben sich Folgeänderungen im Handelsgesetzbuch und in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung. Auch werden Regelungen des

Ölschadengesetzes, das Vorbild für das HNS-Gesetz ist, angepasst. Im Ölschadengesetz wird für Schadensfälle in der ausschließlichen Wirtschaftszone ein Gerichtsstand geschaffen.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger. Das Regelungsvorhaben ruft für die Wirtschaft geringfügigen Erfüllungsaufwand von 10.000 Euro sowie für die Verwaltung jährlichen Erfüllungsaufwand von 175.650 Euro sowie einmaligen Erfüllungsaufwand von 180.000 Euro hervor.

Wirtschaft

Pflicht, die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung zu beantragen (deutschflaggige Schiffe)

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung für den Reeder, Pflichtversicherungsbescheinigungen zu beantragen und mit sich zu führen entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1.400 Euro.

Dem Eigentümer eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes ist auf Antrag eine Bescheinigung auszustellen, wenn er nachweist, dass eine entsprechende Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit besteht. Zuständig für den Antrag auf eine Versicherungsbescheinigung ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Die Bearbeitung des Antrags durch den Eigentümer wurde entsprechend dem Formular zum Antrag auf eine Ölhaftungsbescheinigung 2012 simuliert und nahm insgesamt etwa 16 Minuten pro Fall in Anspruch. Da der Antrag per E-Mail versendet werden kann und wenn die Zeitwerte an die aktuellen Zeitwerte angepasst werden, kann davon ausgegangen werden, dass sich der Zeitaufwand um 1 Minute vermindert, also heute nur noch 15 Minuten beträgt. Die Bearbeitung des Antrags erfolgt durch betriebseigenes Personal der Reedereien. Hierzu wird Personal mit mittleren Qualifikationsniveau mit einem Lohnsatz 27,50 Euro pro Stunde benötigt (Wirtschaftsabschnitt H, Lohnkostentabelle Wirtschaft gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand). Der Antrag ist jeweils neu zu stellen, wenn die Laufzeit der zugrundeliegenden Versicherung endet. Die Laufzeit derartiger Versicherungen beträgt in der Regel ein Jahr. Anfang 2020 gab es 302 Eigentümer, welche im deutschen Schiffsregister eingetragen waren. Abzüglich der Schiffe zur Personenbeförderung (84), können theoretisch alle 218 verbleibenden Seeschiffe Gefahrgüter transportieren. Die

für eine frühere ex-ante-Schätzung 2012 durchgeführte Expertenbefragung ergab, dass zwischen 85 % und 97 % der Schiffe HNS-Güter transportieren. Deshalb ist davon auszugehen, dass rund 196 Schiffe potentiell HNS-Güter transportieren können ($= 218 \times 90 \%$). Folglich entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1.400 Euro ($= 196 \text{ Schiffe} \times 15/60 \text{ Stunden} \times 27,50 \text{ Euro pro Stunde}$).

Pflicht, die HNS- Pflichtversicherungsbescheinigung zu beantragen (fremdflaggige Schiffe)

Das BSH kann auch HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen für Schiffe ausstellen, die nicht die Bundesflagge führen. Eine Fallzahl ist schwer zu prognostizieren. Als Referenz soll hier die ebenfalls vom BSH auszustellende Bescheinigung über die Versicherung bzgl. der Eigentümerhaftung nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen herangezogen werden. Auch hier können Versicherungsbescheinigungen für Schiffe ausgestellt werden, die unter fremder Flagge fahren. Hier gab es im Jahr 2015 1.500 solcher Anträge, im Jahr 2016 noch 770. Hieraus ergibt sich ein jährlicher Mittelwert von 1.160 Anträgen auf Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung von Eigentümern fremdflaggiger Schiffen. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 85 % der Schiffe HNS befördern. Demnach wäre von einer jährlichen Fallzahl von 986 Anträgen auszugehen (85% vom Mittelwert 1.160). Dabei wird neben den üblichen Angaben in dem elektronischen Antrag auch die Benennung eines Zustellungsbevollmächtigten mit ständigem Wohnsitz im Inland erforderlich sein. Der Aufwand ist daher im Vergleich zu den Anträgen, die für deutschflaggige Schiffe zu stellen sind, etwas erhöht. Der zeitliche Mehraufwand für die erstmalige Ermittlung einer geeigneten zustellungsbevollmächtigten Person wird auf 30 Minuten geschätzt. Dieser Aufwand fällt jedoch nur einmalig an; bei den Folgeanträgen kann dann immer wieder dieselbe zustellungsbevollmächtigte Person benannt werden. Insofern soll hier im Mittel auch von einer Bearbeitungszeit von 15 Minuten ausgegangen werden. Legt man auch hier die Lohntabelle des Leitfadens der Bundesregierung zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes zugrunde, so entsteht ein geschätzter Erfüllungsaufwand von rund 6.800 Euro ($= 986 \times 15/60 \text{ Stunden} \times 27,50 \text{ Euro pro Stunde}$).

Pflicht zur Mitführung und zum Vorzeigen der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung

Reeder sind verpflichtet, die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen. In Anlehnung an die frühere Ex-ante-Schätzung von 2012 wird davon ausgegangen, dass 10% der Seeschiffe unter deutscher Flagge kontrolliert werden. Werden von den rund 196

deutschen Seeschiffen, welche HNS-Güter transportieren, 10% kontrolliert, ergibt sich eine Fallzahl von rund 20 kontrollierten Schiffen. In Anlehnung an die Informationspflicht „Pflicht zur Mitführung der Versicherungsbescheinigung“ nach § 3 Abs. 1 ÖISG kann von rund einer Minute für die potenzielle „Datenübermittlung“ ausgegangen werden.

Während der Kontrolle durch die zuständige Wasserschutzpolizei ist die Bescheinigung vom Kapitän des Schiffes auf Verlangen vorzuzeigen. Die Ausbildung zum Kapitän erfolgt in Deutschland an einer Fach- bzw. Fachhochschule. Demnach wird der Durchschnitt vom mittleren und hohen Lohnsatz für den Wirtschaftszweig H „Verkehr und Lagerei“ von 45,45 Euro je Stunde herangezogen. Bei 20 Fällen entsteht somit ein minimaler jährlicher Erfüllungsaufwand von 15 Euro pro Jahr.

Pflicht, beitragspflichtige Ladung mitzuteilen

Personen, die zur Zahlung von Beiträgen an den HNS-Fonds verpflichtet sind, müssen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) bestimmte Angaben über die gelöschten Substanzen, die unter das HNS-Übereinkommen fallen, melden. Die Angaben über die gelöschten Substanzen dienen als Grundlage zur Berechnung der Beiträge an den HNS-Fonds.

Ausgangspunkt für die Berechnung der Fallzahl ist die Anzahl der Empfänger, die gegenüber dem BMWi die erforderlichen Angaben zu übermitteln haben. Der Empfänger ist diejenige Person, welche die beitragspflichtige Ladung, die in den Häfen und an den Umschlagplätzen des Vertragsstaates gelöscht wird, tatsächlich entgegennimmt. Es können jedoch auch Auftraggeber genannt werden, in deren Namen der Empfänger tätig ist. Die Empfänger von HNS-Stoffen sind verpflichtet, einmal jährlich Angaben über die importierten Mengen von HNS-Stoffen an das BMWi zu melden. Die Empfänger müssen ihren Namen und Anschrift sowie Angaben über die maßgeblichen Einheiten beitragspflichtiger Ladung übermitteln.

Die Anzahl der beitragspflichtigen Empfänger in Deutschland, sind diejenigen Empfänger die eine „beitragspflichtige Ladung“ unter Berücksichtigung der dort aufgeführten Grenzmengen für Ölprodukte von mehr als 150.000 Tonnen pro Jahr, für die übrigen HNS-Stoffe von mehr als 20.000 Tonnen pro Jahr erhalten. Nach Angaben des Verbands der Chemischen Industrie e.V. kann in Deutschland von rund 60 beitragspflichtige Empfänger ausgegangen werden, die diese Grenzwerte überschreiten. Erfasst werden sollen aber auch potentielle Beitragszahler (geschätzt: 40).

Die Suche nach meldungspflichtigen HNS-Stoffen kann mittels eines Webportals „HNS-Finder“ vereinfacht werden. Für die Abschätzung des Aufwandes durch diesen Prozess

der Meldung wird auf den bereits gemessenen Zeitaufwand für die dieser Pflicht ähnliche Informationspflicht nach § 5 Abs. 2. ÖISG zurückgegriffen. Diese beinhaltet die Verpflichtung aller ölimportierenden Unternehmen, die Mengen des erhaltenen Öls an das BMWi zu melden. Werden Standardaktivitäten wie beispielsweise Beschaffung und Aufbereitung von Daten wie bei dieser Informationspflicht berücksichtigt, kann ein Zeitaufwand von 35 Minuten pro Fall angenommen werden.

Als Stundenlohn für diese Tätigkeit wird der durchschnittliche Lohnsatz über alle Wirtschaftszweige von 34,50 Euro pro Stunde angesetzt. Somit ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 2.000 Euro (= 100 beitrags- bzw. meldepflichtige Empfänger x 35/60 Stunden x 34,50 Euro pro Stunde).

Verwaltung

Der Verwaltung entsteht insgesamt ein laufender Erfüllungsaufwand von 175.650 Euro und ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 180.000 Euro.

Pflicht, die HNS- Pflichtversicherungsbescheinigung auszustellen (Schiffe, die die Bundesflagge führen und auch für Schiffe, die die Bundesflagge nicht führen)

Bei der Prüfung eines Antrags auf Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung erfolgt neben der Anerkennung der entsprechenden Versicherung auch eine Prüfung von Grundsatzfragen in Zusammenhang mit dem HNS-Gesetz. Die Aufgabe wird durch einen Beschäftigten im gehobenen Dienst wahrgenommen. Bescheinigungen sind für Schiffe unter deutscher Flagge auszustellen. Dabei wird entsprechend der o.g. Schätzung des BSHG von 196 Erst- und Änderungsanträgen (z. B. bei einem Namens- oder Eignerwechsel) ausgegangen. Auch Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten werden die Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung beim BSH beantragen. Auch hier soll die Zahl der jährlich durch das BSH ausgestellten Versicherungsbescheinigungen für die Wrackbeseitigungshaftung - mit entsprechendem Abschlag - als Referenz zugrunde gelegt werden (986 Fälle). Der durchschnittliche Zeitaufwand für die Antragsprüfung und die Ausstellung der Bescheinigung beträgt 30 Minuten für einen Beschäftigten im gehobenen Dienst. Für die Anträge der deutschflaggen Schiffe entsteht ein Zeitaufwand von 98 Stunden (= 196 Anträge x 30 Minuten pro Antrag). Hinzu kommt ein geschätzter Zeitaufwand von 493 Stunden (= 986 Anträge x 30 Minuten pro Antrag) für die Bearbeitung von Anträgen von fremdflaggen Schiffen. Der Gesamtzeitaufwand beträgt somit rund 590 Stunden. Die Lohnkosten für einen Dienstposten des gehobenen Dienstes

beim Bund belaufen sich auf 43,40 Euro pro Stunde. Demnach ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von rund 25.500 Euro (= 590 Stunden x 43,40 Euro pro Stunde).

Prüfung des Vorliegens der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung

Die zuständige Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) überprüft bei der routinemäßigen Hafenstaatkontrollen auf Schiffen, die nicht die Bundesflagge führen, sowie bei Flaggenstaatlichen Besichtigungen auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, ob die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord mitgeführt wird. Es entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 3.200 Euro.

Für die Flaggenstaatsbesichtigungen wird von einem Aufwand von fünf Minuten pro Fall ausgegangen. Als Fallzahl wird die vom BSH geschätzte Anzahl der zu erwartenden Anträge auf Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung (196) zugrunde gelegt. Hieraus ergibt sich ein Zeitaufwand von 16 Stunden. Die Kontrolle erfolgt durch einen Beschäftigten des gehobenen Dienstes (Lohnkosten: 43,40 Euro / Stunde), woraus sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von knapp 700 Euro ergibt.

Bezüglich der Hafenstaatkontrollen bei Schiffen unter ausländischer Flagge wird ebenfalls ein Aufwand von fünf Minuten pro Fall veranschlagt. Im Jahr 2019 wurden 1.116 solcher Kontrollen durchgeführt. Da jedoch nicht davon ausgegangen werden kann, dass jedes kontrollierte Schiff auch tatsächlich HNS befördert und folglich eine HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord führen muss, soll bzgl. der Fallzahl ein Abschlag vorgenommen und zunächst von 700 Fällen ausgegangen werden. Demnach wird von einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 58 Stunden und damit von ca. 2.500 Euro ausgegangen.

Mitteilungsverfahren zu den Mengen beitragspflichtiger Ladung

Durch die aufgrund des HNS-Übereinkommens 2010 begründete Verpflichtung des Bundes, Mitteilungen der Mengen beitragspflichtiger Ladung entgegenzunehmen und weiterzuleiten, entstehen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle Erfüllungsaufwand durch Personal- und Sachkosten. Dieser beträgt einmal 180.000 Euro und jährlich 146.150 Euro.

Für die Datenbankentwicklung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 180.000 Euro. Die Schätzung der Kosten der Programmierung der Datenbank basiert auf Erfahrungswerten ähnlicher Programmiervorhaben.

Für die Entgegennahme, Plausibilitätsprüfung, Erfassung in der Datenbank und Weiterleitung der jährlich zu leistenden Meldungen durch die Empfänger entsteht Personalaufwand von 12.680 Euro (Lohnkosten: 31,70 Euro / Stunde, Mitarbeiter des mittleren Dienstes). Zugrunde gelegt wird eine Anzahl von 100 Meldungen im Jahr (60 Empfänger zzgl. 40 potentielle Beitragszahler) sowie ein mittlerer Zeitbedarf von 4 Stunden pro Fall.

Daneben ist ein Teil der Meldungen durch Personal des gehobenen Dienstes (Lohnkosten: 43,40 Euro / Stunde) jährlich zu prüfen. Bei einer Stichprobenquote von 50% ergibt sich bei einer Anzahl von 60 meldepflichtigen Empfängern eine Prüfung von 30 Unternehmen pro Jahr. Für die Prüfung im Vier-Augenprinzip wird ein Arbeitsaufwand von fünf Arbeitstagen veranschlagt (drei Tage pro Fall vor Ort inkl. An- und Abreisetag sowie zwei Tage Vor- und Nachbereitung). Zudem entstehen Sachkosten von 22.800 Euro. Für die jährlich durchzuführenden Prüfungen entsteht damit ein Erfüllungsaufwand von 133.340 Euro.

II.2. Weitere Kosten

Gebühr für die Ausstellung der HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung

Für die Ausstellung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung erhebt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eine pauschale Gebühr von 118 Euro pro Antrag. Das BSH wird in 196 Fällen pro Jahr eine solche Bescheinigung für deutschflaggige Schiffe und in geschätzten 986 Fällen für fremdflaggige Schiffe ausstellen. Insofern wird die Wirtschaft insgesamt mit Gebühren von rund 139.500 Euro belastet.

Pflicht, HNS-Pflichtversicherung aufrechtzuerhalten

Die Pflicht des Readers, eine Versicherung für HNS-Schäden aufrechtzuerhalten, führt nur dann zu einer finanziellen Mehrbelastung der betroffenen Unternehmen, wenn noch keine entsprechende Versicherung besteht. Ein zusätzlicher HNS-Versicherungsschutz bzw. deutlich höhere Versicherungsprämien sind in der Praxis nicht erforderlich bzw. nicht zu erwarten. Vielmehr sind Schäden, die aufgrund transportierter gefährlicher und schädlicher Stoffe entstanden sind, grundsätzlich bereits heute von der geltenden Schiffseigentümerhaftung abgedeckt. Der Reeder ist daher bereits in der Praxis gegen entsprechende Schäden versichert.

III. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat wertet es als positiv, dass das Ressort die ursprüngliche Terminierung des Kabinetterminals von Mitte Oktober auf Ende November 2020 zugunsten einer qualitativ hochwertigen Kostenfolgenabschätzung verschoben hat.

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen zu dem Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Dr. Holtschneider
Berichterstatler