

16.12.22

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schifffahrtsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 1029. Sitzung am 16. Dezember 2022 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff (§ 3 Absatz 1 Satz 2 BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff § 3 Absatz 1 Satz 2 sind die Wörter „Genehmigungen, Erlaubnissen“ durch die Wörter „Befähigungszeugnissen und sonstigen Erlaubnissen, Urkunden über Befähigungszeugnisse und sonstige Erlaubnisse, Genehmigungen“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 3 Absatz 1 Satz 2 BinSchAufgG-E soll die Verordnungskompetenz zu Rücknahme, Widerruf, Entzug, Aussetzung oder Ruhen von Genehmigungen, Erlaubnissen, Zulassungen oder Registrierungen regeln. Dabei nimmt er Bezug auf den Regelungsinhalt des vorangestellten Satzes 1. § 3 Absatz 1 Satz 1 BinSchAufgG differenziert zwischen „Befähigungszeugnissen“ und „sonstigen Erlaubnissen“ beziehungsweise zwischen „Urkunden über Befähigungszeugnisse und sonstige Erlaubnisse“. Die hier gewählte Formulierung wurde im Satz 2 nicht mit übernommen beziehungsweise nicht fortgeführt. Der Satz 2 enthält alleinig die allgemeine Formulierung „Erlaubnisse“. Von der Regelungskompetenz zu Rücknahme, Widerruf, Entzug, Aussetzung oder Ruhen von Befähigungszeugnissen ist mit den Bestimmungen des Kapitels 4, §§ 91 ff Binnenschiffpersonalverordnung bereits Gebrauch gemacht worden. Diese Praxis hat sich nicht nur in der aktuellen Binnenschiffpersonalverordnung, sondern auch bereits in der Vorgängervorschrift und der Binnenschifferpatentverordnung bewährt und muss beibehalten werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 13 BinSchAufgG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob analog zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2017/2397 aktueller Regelungsbedarf bei der Novellierung des Binnenschiffahrtsgesetzes hinsichtlich der EU-Verordnung 2018/1862 besteht.

Begründung:

Mit dem Gesetzentwurf werden wichtige gesetzliche Grundlagen im Rahmen der Umsetzung der EU-Richtlinie 2017/2397 geschaffene beziehungsweise ausgestaltete. Mit der rechtlichen Weiterentwicklung des § 13 BinSchAufgG „Datei über Befähigungsnachweise und Schifferdienstbücher“ werden wichtige Grundlagen in diesem Zusammenhang geschaffen. Neben der Umsetzung der Vorgaben der EU-Richtlinie 2017/2397 im Binnenschiffahrtsgesetz, besitzt aber auch die Umsetzung der Vorgaben der EU-Verordnung 2018/1862 im Binnenschiffahrtsgesetz eine nicht nur unerhebliche Bedeutung.

Das Binnenschiffahrtsgesetz regelt mit § 8 „Verarbeitung von Daten im Binnenschiffsverkehr“ und § 12 „Verzeichnis über Kleinfahrzeuge“ wichtige Fragen der Registrierung und Kennzeichen von Kleinfahrzeugen sowie des dazugehörigen Datenaustauschs. Als Beliehene dürfen im Geltungsbereich des Binnenschiffahrtsgesetzes verschiedene Organisationen wie der ADAC, der Deutsche Motoryachtverband e. V. oder der Deutsche Segler-Verband Kleinfahrzeugkennzeichen ausgeben. Nach bisheriger Rechtsauffassung handelt es sich bei diesen Vergaben von Kleinfahrzeugkennzeichen um eine reine Registrierung und keine Zulassung. Mit der oben genannten Verordnung (EU) 2018/1862 verpflichtet das europäische Parlament und der Rat der EU die Mitgliedstaaten zu Maßnahmen zum Schutz ihrer Bürger vor Diebstahl, Unterschlagung oder sonstigem Verlust ihres Eigentums. Die EU regelt in der oben genannten Verordnung zum Schengener Informationssystem (SIS) hierzu: „Artikel 46 Zulassungsstellen für Wasser- und Luftfahrzeuge

(1) Die für die Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen für Wasserfahrzeuge, einschließlich Wasserfahrzeugmotoren, und Luftfahrzeuge, einschließlich Flugzeugmotoren, oder für das Verkehrsmanagement von Wasserfahrzeugen, einschließlich Wasserfahrzeugmotoren, und Luftfahrzeugen, einschließlich Flugzeugmotoren, zuständigen Stellen erhalten ausschließlich zur Überprüfung, ob die ihnen zur Zulassung vorgeführten Wasserfahrzeuge (einschließlich Wasserfahrzeugmotoren) und Luftfahrzeuge (einschließlich Flugzeugmotoren) beziehungsweise die ihrem Verkehrsmanagement unterliegenden Wasser- und Luftfahrzeuge gestohlen, unterschlagen, auf sonstige Weise abhandengekommen sind oder als Beweismittel in Strafverfahren gesucht werden, Zugang zu folgenden gemäß Artikel 38 Absatz 2 in das SIS eingegebene Daten:

- a) Daten über Wasserfahrzeuge;
- b) Daten über Wasserfahrzeugmotoren;
- c) Daten über Luftfahrzeuge;
- d) Daten über Flugzeugmotoren.

Der Zugang zu den Daten für die in Unterabsatz 1 genannten Stellen wird auf die spezifische Zuständigkeit der betroffenen Stellen begrenzt.

(2) Stellen gemäß Absatz 1, bei denen es sich um staatliche Stellen handelt, dürfen Daten im SIS direkt abrufen.

(3) Stellen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, bei denen es sich um nichtstaatliche Stellen handelt, erhalten nur über eine Behörde nach Artikel 44 Zugang zu den Daten im SIS. Diese Behörde darf die Daten direkt abrufen und sie an die betreffende Stelle weiterleiten. Der jeweilige Mitgliedstaat sorgt dafür, dass die betreffende Stelle und deren Mitarbeiter verpflichtet werden, etwaige Beschränkungen hinsichtlich der zulässigen Verwendung der ihnen von der Behörde übermittelten Daten einzuhalten.

(4) Artikel 39 gilt nicht für den gemäß dem vorliegenden Artikel erfolgenden Datenabruf im SIS. Die Weitergabe von Informationen, die die Stellen gemäß Absatz 1 dieses Artikels durch den Zugang zum SIS erhalten haben, an die Polizei oder Justizbehörden erfolgt nach Maßgabe des nationalen Rechts.“

Die Verordnung regelt hiermit, dass Leserechte und damit einhergehende Verpflichtungen zur fahndungsmäßigen Überprüfung von Wasserfahrzeugen nur staatlichen Stellen zustehen. Dies beschränkt der EU-Verordnungsgeber nicht nur auf die „Zulassung“ von Wasserfahrzeugen, sondern erweitert diese auch auf den Bereich der Fahrzeuge, die dem Verkehrsmanagement der jeweiligen staatlichen Stellen unterliegen. Zuständige Behörde hierfür wäre in der Bundesrepublik Deutschland vorrangig die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Beliehene Organisationen wie der ADAC, der Deutsche Motoryachtverband e. V. oder der Deutsche Segler-Verband erhalten als nicht staatliche Stellen kein Leserecht im SIS. Gleichwohl stellen diese Organisationen für die Bundesrepublik Deutschland, neben den amtlich anerkannten Kleinfahrzeugkennzeichen, den sogenannten „Internationalen Bootsschein“ für Kleinfahrzeuge aus. Dieser „Internationale Bootsschein“ ist ein international anerkannter deutscher Registrierungsnachweis für Sportboote. Er ist amtlich anerkannt und wird mit Ermächtigung der Bundesregierung vom Deutschen Motoryachtverband e. V., Deutscher Segler-Verband und dem ADAC ausgegeben. Rechtsgrundlage für seine internationale Verwendung ist die Resolution Nummer 13 der Economic Commission for Europe der Vereinten Nationen. Bei Stellung eines Antrags auf Ausstellung des „Internationalen Bootsscheins“ muss der Antragsteller entweder einen Eigentumsnachweis erbringen oder sein Eigentum auf sonstige geeignete Weise nachweisen. In der Praxis reicht hierzu regelmäßig eine Onlinebeantragung, in der der Antragsteller elektronisch einen Kaufvertrag als Eigentumsnachweis übermittelt oder versichert, der Eigentümer zu sein. Eine tatsächliche Vorführung oder Besichtigung des Fahrzeugs oder eine fahndungsmäßige Überprüfung der Fahrzeuge bei Erteilung eines „Internationalen Bootsscheins“ im Sinne der oben genannten Resolution, findet nicht statt. Laut Verordnung regelt das nationale Recht jeweils die Weitergabe von erlangten Informationen bezüglich der fahndungs-

mäßigen Überprüfung von Wasserfahrzeugen an die Polizei und Justizbehörden der jeweiligen Länder. Es sind dem hier vorliegenden Gesetzentwurf keinerlei Angaben zur Regelung dieses Datenaustausches, weder im § 8 „Verarbeitung von Daten im Binnenschiffsverkehr“ noch im § 12 „Verzeichnis über Kleinfahrzeuge“ des Binnenschiffahrtsgesetzes, zu entnehmen. Zur Umsetzung der Vorgaben der Verordnung 2018/1862 wird hier Regelungsbedarf im Binnenschiffahrtsgesetz hinsichtlich des Datenaustausches im Sinne des Artikels 46 Absatz 4 der genannten Verordnung zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und den jeweiligen Justizbehörden und Polizeien der Länder bei der Feststellung von gestohlenen, unterschlagenen oder sonstigen abhandengekommenen Wasserfahrzeugen im Rahmen von Fahndungsabfragen der WSV im SIS gesehen. Gleiches gilt hinsichtlich des Datenaustausches zwischen der WSV und den beliebigen Organisationen des ADAC, des Deutschen Motoryachtverbandes e. V. und des Deutschen Segler-Verbandes bei der Vergabe von Kleinfahrzeugkennzeichen oder der Ausstellung von „Internationalen Bootscheinen“ im Sinne des Artikels 46 Absatz 3 der genannten Verordnung. Die betreffende Verordnung 2018/1862 zum SIS ist bereits seit dem Jahr 2018 in der Bundesrepublik Deutschland geltendes Recht.

3. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die für die Entnahme von Blutproben für den Straßenverkehr bereits bestehende Ausnahme vom Richtervorbehalt auf den Bereich des Schifffahrtsrechts erweitert werden kann. Bei Verstößen gegen das Verbot, unter der berauschenden Wirkung von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten ein Fahrzeug zu führen oder eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes auszuüben, sollte in der Schifffahrt ebenfalls eine Blutprobenentnahme ohne Richtervorbehalt durchgeführt werden können.

Begründung:

§ 46 Absatz 4 Satz 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) räumt der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen neben dem Richter im Hinblick auf Verkehrsordnungswidrigkeiten nach den §§ 24a und 24c des Straßenverkehrsgesetzes jeweils eine eigenständige, gleichrangige Anordnungs-kompetenz für die Entnahme von Blutproben zum Nachweis von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten im Blut ein.

Diese Ausnahme in § 46 Absatz 4 OWiG vom sogenannten Richtervorbehalt sollte erweitert werden mit dem Ziel, dass auch im Bereich des Binnen- und Seeschiffrechts bei Fahrten unter Einfluss von Alkohol und Ähnlichem für die Entnahme von Blutproben zukünftig keine Anordnung mehr durch einen Richter erforderlich ist.

Mit einer entsprechenden Änderung des OWiG kann die Wirksamkeit der Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei auf den Flüssen und Seen sowie auf den Seewasserstraßen maßgeblich erhöht werden.

Das Zweite Gesetz zur Änderung schiffrechtsrechtlicher Vorschriften sollte daher dafür genutzt werden, um eine entsprechende Änderung im OWiG vorzunehmen.