

30.12.05R - U - V_k - Wi**Gesetzentwurf**
der Bundesregierung**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes
und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften****A. Problem und Ziel**

In Ausführung des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, dessen Ratifikation beabsichtigt ist, sollen die notwendigen Vorschriften insbesondere über die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers erlassen werden. Außerdem sollen in § 660 Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) und § 5I Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) die Ersetzung der Deutschen Mark durch den Euro berücksichtigt und die auf den Personenbeförderungsvertrag bezogenen Verjährungsvorschriften im Handelsgesetzbuch und Binnenschiffahrtsgesetz der zwischenzeitlich eingetretenen Rechtsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Die notwendigen Ausführungsvorschriften zum Bunkeröl-Übereinkommen von 2001 über die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers sowie die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsentscheidungen werden in das Ölschadengesetz und die auf ihm beruhende Ölhaftungsbescheinigungsverordnung aufgenommen. Die §§ 660 Abs. 1 HGB und § 5I BinSchG sollen geändert, § 902 Nr. 1 HGB aufgehoben und die Artikel 7 und 8 des Einführungsgesetzes zum HGB (EGHGB) bereinigt werden.

C. Alternativen

Keine

Fristablauf: 10.02.06

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen weder für den Bund, noch für die Länder oder Gemeinden.

2. Vollzugaufwand

Durch die auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens begründete Verpflichtung des Bundes, Versicherungsbescheinigungen auszustellen und deren Vorhandensein zu kontrollieren, entstehen Personal- und Sachkosten einschließlich der Kosten für Prüfungs- und Verwaltungsaufwand in Höhe von etwa 170 000 Euro pro Jahr beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Mehrausgaben und ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen und Sachmitteln werden im Einzelplan im Rahmen der geltenden Finanzplanansätze erwirtschaftet. Dazu dient die Erhebung kostendeckender Gebühren in einer Größenordnung von 170 000 Euro pro Jahr. Im Übrigen wird die Durchsetzung von Ansprüchen, insbesondere des Bundes oder sonstiger Gebietskörperschaften, gegen Schiffseigentümer wegen Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Verhütung von Bunkerölverschmutzungsschäden verbessert und auf eine sichere rechtliche Grundlage gestellt.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrausgaben.

E. Sonstige Kosten

Die auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens einzuführende Pflicht des Schiffseigentümers, eine Versicherung für Bunkerölverschmutzungsschäden aufrecht zu erhalten, führt zu einer finanziellen Mehrbelastung der betroffenen Unternehmen, die im Einzelfall zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen kann. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 941/05

30.12.05

R - U - Vk - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes
und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 30. Dezember 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und
anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 10.02.06

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes
und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Ölschadengesetzes**

Das Ölschadengesetz vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden richten sich

1. nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 (BGBl. 1994 II S. 1152), dem Fondsübereinkommen von 1992 (BGBl. 1994 II S. 1169) und dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 (BGBl. 2004 II S. 1290) in ihrer jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung oder
2. nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. ... II S. ...) (Bunkeröl-Übereinkommen).“

b) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „Haftungsübereinkommens von 1992“ die Wörter „sowie des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaats des Haftungsübereinkommens von 1992 eingetragenen Seeschiffs“ durch die Wörter

„weder im Schiffsregister eines Vertragsstaats des Haftungsübereinkommens von 1992 eingetragenen noch die Flagge eines Vertragsstaats des Haftungsübereinkommens von 1992 führenden Seeschiffs“ ersetzt.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Der Eigentümer eines weder im Schiffsregister eines Vertragsstaats des Bunkeröl-Übereinkommens eingetragenen noch die Flagge eines Vertragsstaats des Bunkeröl-Übereinkommens führenden Seeschiffs mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1 000 hat eine Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Zeit aufrecht zu erhalten, in der sich das Schiff im Geltungsbereich dieses Gesetzes befindet. Die Mindesthöhe der nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens aufrecht zu erhaltenden Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit beläuft sich je Schadensereignis auf die Summe der Beträge, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung nach Artikel 6 Abs. 1 des Übereinkommens vom 19. November 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 seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen), beschränken kann.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3; darin werden nach den Wörtern „Haftungsübereinkommens von 1992“ die Wörter „, nach Artikel 7 des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt und nach den Wörtern „nach Absatz 1“ die Wörter „oder Absatz 2“ eingefügt.

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Bescheinigung“ die Wörter „nach Absatz 3“ eingefügt und die Wörter „den Vorschriften des Haftungsübereinkommens von 1992“ gestrichen.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „, das im Schiffsregister eines Staates, der nicht Vertragsstaat des Haftungsübereinkommens von 1992 ist, eingetragen ist“ durch die Wörter „im Sinne von Absatz 1 oder Absatz 2“ ersetzt und vor dem Wort „anzuerkennen“ die Wörter „oder Artikel 7 Abs. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt.

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach der Angabe „1992“ die Wörter „, nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt, die Angabe „§ 2 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 oder Abs. 2“ und die Angabe „§ 2 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 3“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden nach der Angabe „1992“ die Wörter „und Artikel 7 Abs. 14 des Bunkeröl-Übereinkommens“ angefügt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „von mehr als zweitausend Tonnen Öl als Bulkladung“ gestrichen und das Wort „Öl“ durch das Wort „Ladung“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Schiffssicherheitszeugnis eines im Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragenen Seeschiffs ist einzuziehen, wenn das Schiff betrieben wird, ohne dass

1. eine nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 vorgeschriebene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit oder

2. eine nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens vorgeschriebene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit

besteht.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die See-Berufsgenossenschaft ist zuständig für

1. die Maßnahmen nach § 3 Abs. 1 bis 3 und
2. die Einziehung des Schiffssicherheitszeugnisses nach § 3 Abs. 4.

§ 6 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), zuletzt geändert durch Artikel 12g Abs. 19 des Gesetzes vom 24. August 2004 (BGBl. I S. 2198), in der jeweils geltenden Fassung ist entsprechend anzuwenden.“

- c) Absatz 3 wird aufgehoben.
5. § 6 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 werden nach der Angabe „1992“ die Wörter „, nach Artikel 3, 4, 5 und 7 Abs. 10 des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt.
 - b) Nach den Wörtern „Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992“ werden die Wörter „oder Artikel 1 Nr. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens“ eingefügt.
6. Nach § 6 wird folgender § 6a eingefügt:

„§ 6a

Anerkennung und Vollstreckung

Die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Entscheidungen über Schadenersatzklagen auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens werden gemäß Europäischem Gemeinschaftsrecht anerkannt und vollstreckt; Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens ist insoweit nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nicht für Entscheidungen eines Gerichts in Dänemark.“

7. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Wer entgegen Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens oder § 2 Abs. 2 Satz 1, jeweils in Verbindung mit § 2 Abs. 2 Satz 2, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nicht aufrecht erhält, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.“

- b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3; darin werden nach dem Wort „Täter“ die Wörter „in den Fällen des Absatzes 1“ eingefügt.

8. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 1 wird die Angabe „§ 2 Abs. 4 Nr. 1 oder 2“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 5 Nr. 1 oder Nr. 2“ ersetzt.

- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Ferner handelt ordnungswidrig, wer eine in § 7 Abs. 2 bezeichnete Handlung fahrlässig begeht.“

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3; darin werden nach der Angabe „Absatzes 1 Nr. 1“ die Wörter „und des Absatzes 2“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 660 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 werden die Wörter „Deutsche Mark“ durch das Wort „Euro“ und die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.
- b) In Satz 4 werden die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.

2. § 902 Nr. 1 wird aufgehoben.
3. In § 903 Abs. 2 wird die Angabe „Abs. 1“ gestrichen.

Artikel 3

Änderung der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung

Die Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung vom 30. Mai 1996 (BGBl. I S. 707), die durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird die Angabe „Abs. 2“ durch die Angabe „Abs. 3“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „(BGBl. 1996 II S. 685)“ werden die Wörter „und des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. ... II S. ...) (Bunkeröl-Übereinkommen)“ eingefügt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Antrag“ die Wörter „des Eigentümers eines Schiffs im Sinn von Artikel I Nr. 1 des Haftungsübereinkommens von 1992“ eingefügt.
 - b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Dem Antrag eines nicht unter Absatz 2 fallenden Eigentümers sind beizufügen:

 1. eine Erklärung des Sicherheitsgebers, dass
 - a) die Sicherheit den Voraussetzungen des Bunkeröl-Übereinkommens entspricht und

- b) eine vorzeitige Beendigung oder Änderung, die dazu führt, dass die Sicherheit den Voraussetzungen nicht mehr genügt, Dritten gegenüber erst drei Monate nach Anzeige der Beendigung oder der Änderung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wirksam wird,
 2. ein Nachweis über den Raumgehalt des Schiffes,
 3. die Angabe der IMO-Schiffsidentifizierungsnummer,
 4. für Schiffe, die nicht zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, die Angabe eines Zustellungsbevollmächtigten mit ständigem Wohnsitz im Geltungsbereich der Verordnung und schriftlicher Vollmacht.“
 - c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4; darin werden nach der Angabe „Absatz 2“ die Wörter „oder Absatz 3“ eingefügt.
3. § 4 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Sind die Voraussetzungen des § 2 Abs. 4 des Ölschadengesetzes und des § 3 erfüllt, wird eine Ölhaftungsbescheinigung in deutscher Sprache und englischer Übersetzung nach folgendem Muster ausgestellt:
1. im Fall des § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Ölschadengesetzes nach dem Muster der Anlage 1,
 2. im Fall des § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Ölschadengesetzes nach dem Muster der Anlage 2.“
4. In § 5 wird die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.
5. Die Anlage 2 (zu § 4 Abs. 1) wird wie folgt gefasst:

Drucksache 941/05

Bundesrepublik Deutschland
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Federal Republic of Germany
Federal Maritime and Hydrographic Agency



**Bescheinigung
über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit
für die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden**

**Certificate
of Insurance or other Financial Security
in Respect of Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage**

Ausgestellt nach Artikel 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	IMO-Schiffsidentifizierungsnummer	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des eingetragenen Eigentümers
Name of ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherungspolice oder sonstige finanzielle Sicherheit nach Maßgabe des Artikels 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden besteht.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Art der Sicherheit _____
Type of Security

Laufzeit der Sicherheit _____
Duration of Security

Name und Anschrift des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitgeber)
Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name _____
Name

Anschrift _____
Address

Diese Bescheinigung gilt bis _____
This certificate is valid until

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Issued or certified by the Government of the Federal Republic of Germany,
Federal Maritime and Hydrographic Agency

Datum / Date

in / at Hamburg am / on _____

(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Artikel 4

Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

In Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 und Artikel 8 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden jeweils die Wörter „902 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 und § 902 Abs. 2“ durch die Wörter „902 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes

Das Binnenschifffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5I wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 werden die Wörter „Deutsche Mark“ durch das Wort „Euro“ und die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.
 - b) In Satz 4 werden die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.
2. In § 93 wird die Angabe „§ 902 Abs.1 Nr. 3, Abs. 2“ durch die Angabe „§ 902 Nr. 3“ ersetzt.

Artikel 6

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnung können auf Grund der einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 7
Inkrafttreten

(1) Die Artikel 1, 3 und 6 treten an dem Tag in Kraft, an dem das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. ... II S. ...) für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Im Übrigen tritt das Gesetz am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem die Artikel 1, 3 und 6 in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

1. Die im Entwurf vorgesehenen Änderungen sind im Wesentlichen durch das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (im Folgenden: Bunkeröl-Übereinkommen) veranlasst.

Das Bunkeröl-Übereinkommen soll, wie sich aus dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen ergibt, in Erfüllung einer Entscheidung des Rates (Entscheidung des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten, ABl. 2002 EG Nr. L 256 vom 25. September 2002, S. 7) ratifiziert werden. Wegen des genauen Inhalts, des Zwecks und der Tragweite dieses Übereinkommens wird auf die dem Entwurf eines Vertragsgesetzes beigefügte Denkschrift verwiesen. Da das Bunkeröl-Übereinkommen unmittelbar zur Anwendung gelangen soll, können die ergänzenden innerstaatlichen Vorschriften verhältnismäßig einfach gehalten werden. Sie sind im Ölschadengesetz (ÖISG) und der auf ihm beruhenden Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung enthalten und betreffen die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers sowie die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über Schadenersatzklagen auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens.

Die darüber hinaus vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Ersetzung der Deutschen Mark durch den Euro und die Änderung von Verjährungsvorschriften in see- und binnenschiffrechtsrechtlichen Vorschriften und dienen damit im Wesentlichen der Rechtsbereinigung.

2. Auf die Haushalte der Länder und der Gemeinden hat das vorgeschlagene Gesetz keine finanziellen Auswirkungen. Dagegen kann das Gesetz finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt haben. Denn durch die auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens begründete Verpflichtung des Bundes, Versicherungsbescheinigungen auszustellen und deren Vorhandensein zu kontrollieren, entstehen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Personal- und Sachkosten einschließlich der Kosten für Prüfungs- und Verwaltungsaufwand in Höhe von etwa 170 000 Euro pro Jahr. Mehrausgaben und ein

Mehrbedarf an Planstellen/Stellen und Sachmitteln werden im Einzelplan im Rahmen der geltenden Finanzplanansätze erwirtschaftet. Dazu dient die Erhebung kostendeckender Gebühren in einer Größenordnung von 170 000 Euro pro Jahr. Im Übrigen wird die Durchsetzung von Ansprüchen, insbesondere des Bundes oder sonstiger Gebietskörperschaften, gegen Schiffseigentümer wegen Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Verhütung von Bunkerölverschmutzungsschäden verbessert und auf eine sichere rechtliche Grundlage gestellt.

Auf die Wirtschaftsunternehmen, die auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens Versicherungsbescheinigungen benötigen und für diese eine Verwaltungsgebühr entrichten müssen, kommen finanzielle Mehrbelastungen zu. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

3. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 Grundgesetz (GG) (Bürgerliches Recht, gerichtliches Verfahren), Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG (Recht der Wirtschaft) und Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG (Binnenschifffahrt, Seewasserstraßen). Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Artikel 72 Abs. 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich. Artikel 2, 4 und 5 dienen im Wesentlichen der Bereinigung bundesweit einheitlich geltender Regelungen. Die Änderungen, die durch Artikel 1 und 3 vorgeschlagen werden, beziehen sich ebenfalls auf bundeseinheitliche Regelungen. Würden einzelne Bundesländer von Artikel 1 und 3 des Entwurfs abweichende Ausführungsvorschriften zum Bunkeröl-Übereinkommen erlassen, also etwa nach unterschiedlichen Kriterien die zuständige Behörde zur Ausstellung von Ölhaftungsbescheinigungen (§ 2 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung) festlegen, unterschiedliche Anforderungen an die mit dem Antrag auf Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung einzureichenden Unterlagen (§ 3 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung) stellen, eine unterschiedliche Geltungsdauer der Bescheinigung (§ 4 Abs. 2 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung) festlegen, unterschiedliche Voraussetzungen für die Untersagung der Beförderung oder des Umschlags von Ladung (§ 3 Abs. 2 ÖISG) normieren und für Verstöße gegen die Pflicht zur Aufrechterhaltung einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit unterschiedliche Strafvorschriften erlassen, würde dies Folgen haben, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder als nicht mehr hinnehmbar erscheinen. Denn die hierdurch bedingte Rechtszersplitterung würde unzumutbare Schwierigkeiten für den Schiffsverkehr verursachen, der typischerweise länderübergreifender Art ist. Sie würde zu erheblichen Rechtsunsicherheiten im Schiffsverkehr und damit zu unzumutbaren Schranken und Hindernissen für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet führen.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Ölschadengesetzes)

Die Änderungen des Ölschadengesetzes sind auf die beabsichtigte Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens zurückzuführen. Nach dem vorliegenden Entwurf soll der Anwendungsbereich des Ölschadengesetzes, das bisher lediglich für die Fälle gilt, in denen es um die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 (BGBl. 1994 II S. 1152) geht, erweitert und auf die Fälle erstreckt werden, in denen es um die Haftung und Entschädigung für Bunkerölverschmutzungsschäden im Sinne des Bunkeröl-Übereinkommens geht. Im Einzelnen ist Folgendes zu bemerken:

Zu Nummer 1 (§ 1 ÖISG)

Durch die in Buchstabe a vorgeschlagene Neufassung von **Absatz 1** soll klargestellt werden, dass das Ölschadengesetz auch in Bezug auf Bunkerölverschmutzungsschäden keine eigenständigen Haftungsregelungen enthält, sondern auch insoweit die normativen Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche durch das gleichzeitig im Entwurf vorgelegte Vertragsgesetz innerstaatliches deutsches Recht werden sollen, unmittelbar zur Anwendung gelangen. Dies gilt insbesondere auch für die Bestimmungen über den örtlichen und sachlichen Anwendungsbereich des Bunkeröl-Übereinkommens. Die Haftung für Ölverschmutzungsschäden richtet sich nach der Neufassung entweder nach dem Haftungsübereinkommen von 1992, dem Fondsübereinkommen von 1992 und dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 oder nach dem Bunkeröl-Übereinkommen. Eine kumulative Anwendung beider Übereinkommenssysteme scheidet aus.

Durch die in Buchstabe b vorgeschlagenen Änderung des **Absatzes 2** soll sichergestellt werden, dass das Bunkeröl-Übereinkommen ebenso wie das Haftungsübereinkommen von 1992 auf ein Seeschiff angewendet wird, das aus einem Nichtvertragsstaat stammt. Diese Regelung dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 12 des Bunkeröl-Übereinkommens, wonach jeder Vertragsstaat sicherstellt, dass auch für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten in dem im Übereinkommen genannten Umfang eine Versicherungsbescheinigung aufrechterhalten wird. Damit sollen ein ungerechtfertigter Wettbewerbsvorteil von Schiffen aus Nichtvertragsstaaten gegenüber denen aus Vertragsstaaten vermieden und die durch Bunkerölverschmutzungsschäden geschädigten Personen wirksam geschützt werden.

Zu Nummer 2 (§ 2 ÖISG)

§ 2 Abs. 1 ÖISG in der Fassung von Buchstabe a entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung. Der Klarstellung halber und im Hinblick auf den Gleichklang mit dem nachfolgenden neuen Absatz 2 wird jedoch bei der Definition des Seeschiffs die Formulierung in § 1 Abs. 2 ÖISG übernommen. Sachliche Änderungen gegenüber dem geltenden Recht ergeben sich hieraus nicht.

Der durch Buchstabe b in § 2 ÖISG neu eingefügte **Absatz 2** unterwirft in seinem Satz 1 nach dem Vorbild von Absatz 1 Eigentümer von Seeschiffen aus Nichtvertragsstaaten des Bunkeröl-Übereinkommens derselben Versicherungspflicht wie Eigentümer von Seeschiffen aus Vertragsstaaten dieses Übereinkommens. Die Regelung dient der Umsetzung des Artikels 7 Abs. 12 des Bunkeröl-Übereinkommens, wonach jeder Vertragsstaat sicherstellt, dass für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1 000, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das eine vor der Küste innerhalb seines Küstenmeers gelegene Einrichtung anläuft oder verlässt, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit besteht. Satz 1 geht allerdings insoweit noch über die Regelung des Bunkeröl-Übereinkommens hinaus, als er die Versicherungspflicht nicht nur für Schiffe festlegt, die einen Hafen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einen Umschlagplatz im Küstenmeer anlaufen oder verlassen, sondern für alle Schiffe, die sich im Geltungsbereich dieses Gesetzes befinden. Ebenso wie bei Öltankern besteht auch bei sonstigen Schiffen ein gesetzliches Bedürfnis zu gewährleisten, dass auch Schiffe im Transit, also Schiffe, die etwa durch den Nord-Ostsee-Kanal fahren, versichert sind. Ein Verstoß gegen das in Artikel 24 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) verankerte Recht auf freie Durchfahrt besteht nicht. Denn Artikel 17 des Seerechtsübereinkommens ermöglicht ausdrücklich jedem Küstenstaat, dieses Recht zum Schutz der Umwelt des Küstenstaates und der Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung einzuschränken. Für Schiffe, die im Schiffsregister eines Vertragsstaates des Bunkeröl-Übereinkommens eingetragen sind oder die Flagge eines Vertragsstaates führen, ergibt sich die Versicherungspflicht unmittelbar aus Artikel 7 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Nr. 10 des Bunkeröl-Übereinkommens.

Die Regelung gilt nur für Seeschiffe, die nicht unter das Haftungsübereinkommen von 1992 fallen, also weder zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut sind noch tatsächlich Öl als Massengut befördern. Dies folgt aus Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens, auf den § 2 Abs. 2 Satz 1 ÖISG in der Fassung des vorliegenden Entwurfs verweist. Denn nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens besteht eine Versicherungspflicht nur in Bezug auf die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Verschmutzungsschäden. Ver-

schmutzungsschäden im Sinne dieser Vorschrift sind jedoch nach Artikel 4 des Bunkeröl-Übereinkommens nicht Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992. Zu letzteren zählen aber nach Artikel I Nr. 6 in Verbindung mit Nr. 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 insbesondere auch Schäden durch Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus einem Seeschiff, das zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut ist oder tatsächlich Öl als Massengut befördert.

Absatz 2 Satz 2 stellt klar, wie die in Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens genannte Mindestversicherungssumme zu berechnen ist. Wie in der Denkschrift ausgeführt, bestimmt sich die Mindestversicherungssumme nach dem nach dem Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung zu errechnenden Höchstbetrag. Dieses Übereinkommen enthält jedoch keine Sonderregelung für Bunkerölverschmutzungsschäden. Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden im Sinne des Artikels 1 Nr. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens sind daher unter die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Ansprüche zu subsumieren. In Betracht kommen insoweit Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, Ansprüche wegen Vermögensschäden sowie Ansprüche wegen Beseitigungs- und Schadensminderungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 Abs. 1 Buchstaben a, c, d und f des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung berechnet sich der Haftungshöchstbetrag nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Für Ansprüche nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstaben a, c und f des Haftungsbeschränkungsübereinkommens berechnet sich der Haftungshöchstbetrag nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens, sofern nicht Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eingeschlossen sind. Das gleiche gilt für Ansprüche aus Wrackbeseitigung im Sinne von Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Zwar muss nach § 487 HGB für die zuletzt genannten Ansprüche ein gesonderter Betrag aufgebracht werden, der ausschließlich zur Befriedigung dieser Ansprüche zur Verfügung steht. Dies muss jedoch für die Berechnung der Mindestversicherungssumme außer Betracht bleiben, da nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens der Schiffseigentümer nur verpflichtet werden kann, eine Versicherung in Höhe eines Betrages aufrechtzuerhalten, der den Haftungsgrenzen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens entspricht. Insoweit ist jedoch Folgendes zu berücksichtigen: Da bei Abschluss einer Versicherung oder Bestellung einer sonstigen finanziellen Sicherheit noch nicht feststeht, für welche der genannten Ansprüche gehaftet wird, muss die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit die Haftung für alle genannten Ansprüche bis zu dem höchstmöglichen Betrag abdecken. Die Mindestversicherungssumme muss mithin der Summe des nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbe-

schränkungsübereinkommens zu errechnenden Betrags und des nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu errechnenden Betrags entsprechen.

Die in Buchstabe c angeordnete Neunummerierung von **Absatz 2** ist durch die Einfügung des neuen Absatzes 2 in § 2 ÖISG bedingt. Die Änderungen haben zum Ziel sicherzustellen, dass auch die Eigentümer von anderen Schiffen als Öltankern das Bestehen einer Versicherung durch Vorlage einer behördlichen Versicherungsbescheinigung nachweisen.

Die in Buchstabe d angeordnete Neunummerierung von **Absatz 3** ist ebenfalls durch die Einfügung des neuen Absatzes 2 in § 2 ÖISG bedingt. Die Änderungen sind veranlasst durch die Einbeziehung der Personen, die im Hinblick auf die Regelungen des Bunkeröl-Übereinkommens oder diesen Entwurf versicherungspflichtig sind. Nach Doppelbuchstabe a wird die Bezugnahme auf das Haftungsübereinkommen von 1992 gestrichen, weil auch eine Versicherungspflicht nach dem Bunkeröl-Übereinkommen besteht. Nunmehr wird nur noch ganz allgemein bestimmt, dass vor Ausstellen der Versicherungsbescheinigung nach § 2 Abs. 3 ÖISG in der Fassung des Entwurfs nachzuweisen ist, dass auch tatsächlich die Versicherung besteht, deren Existenz durch die Bescheinigung nachgewiesen werden soll. In Satz 2 wird gemäß Doppelbuchstabe b der besseren Lesbarkeit wegen auf eine Bezugnahme auf ein Seeschiff, das im Schiffsregister eines Staates eingetragen ist, der nicht Vertragsstaat des Haftungsübereinkommens von 1992, verzichtet. Statt dessen wird auf ein „Seeschiff im Sinne von Absatz 1 oder Absatz 2“ verwiesen. Damit wird berücksichtigt, dass die Regelung nunmehr auch den Eigentümer eines Seeschiffs erfasst, das im Schiffsregister eines Staates eingetragen ist, welcher nicht Vertragsstaat des Bunkeröl-Übereinkommens ist. In der Sache ergeben sich – mit Ausnahme der Einbeziehung des Bunkeröl-Übereinkommens – keine Änderungen gegenüber dem geltenden Recht. Es bleibt dabei, dass der Eigentümer eines Schiffes aus einem anderen Vertragsstaat keine Versicherungsbescheinigung erhält, er also eine Versicherungsbescheinigung bei der Behörde des Vertragsstaates, dem das Schiff zugehörig ist, beantragen muss. Außerdem wird daran festgehalten, dass dem Eigentümer eines Schiffes aus einem Nichtvertragsstaat keine Versicherungsbescheinigung erteilt wird, wenn sie bereits von einem anderen Vertragsstaat erteilt wurde.

Die in Buchstabe e angeordnete Neunummerierung von **Absatz 4** ist ebenfalls durch die Einfügung des neuen Absatzes 2 in § 2 ÖISG bedingt.

Zu Nummer 3 (§ 3 ÖISG)

Das geltende Recht begründet in § 3 Abs. 1 ÖISG die Verpflichtung des Schiffseigentümers, der seine Haftung für Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 zu versichern hat, die Bescheinigung über das Bestehen einer solchen Versicherung an Bord zu geben, sowie die Verpflichtung des Kapitäns, diese Bescheinigung auf Verlangen vorzuweisen. Durch Buchstabe a wird **Absatz 1 Satz 1** auf die Fälle erstreckt, in denen es um die Versicherung der Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden geht. Die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung für Schiffe aus Vertragsstaaten ergibt sich zwar bereits aus Artikel 7 Abs. 5 des Bunkeröl-Übereinkommens. Vor allem im Hinblick auf die Bußgeldvorschrift des § 8 Abs. 2 ÖISG erscheint es jedoch notwendig, diese Verpflichtung zu wiederholen. Die Änderungen der Verweisungen stellen Folgeänderungen dar.

Buchstabe a Doppelbuchstabe b berücksichtigt, dass für Schiffe, die im Eigentum von Vertragsstaaten des Bunkeröl-Übereinkommens stehen, nach Artikel 7 Abs. 14 des Bunkeröl-Übereinkommens eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nicht benötigt wird, jedoch eine Bescheinigung an Bord gegeben werden muss, aus der hervorgeht, dass die Haftung für diese Schiffe innerhalb der Grenzen des Artikels 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens gedeckt ist. Auf die Verpflichtung, auch diese Bescheinigung an Bord zu geben, bei Fahrten mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen, wird in **Absatz 1 Satz 3** zur Klarstellung noch einmal hingewiesen.

Die Änderung des **Absatzes 2** durch Buchstabe b berücksichtigt, dass es sich bei dem Eigentümer oder Kapitän, der sich pflichtwidrig verhält, auch um den Eigentümer oder Kapitän eines Schiffes handeln kann, das kein Öltanker ist. Die Schifffahrtspolizeibehörde kann auch in diesem Falle die Beförderung oder den Umschlag von Ladung untersagen. Diese Sanktion bezieht sich sowohl auf beladene als auch unbeladene Seeschiffe und verleiht damit der Verpflichtung des Eigentümers zur Aufrechterhaltung der Sicherheit erheblichen Nachdruck.

Mit der in Buchstabe c vorgesehenen Neufassung von **Absatz 4** soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Bundesrepublik Deutschland aus Artikel 7 Abs. 11 des Bunkeröl-Übereinkommens verpflichtet ist, sicherzustellen, dass ein Schiff, welches die Bundesflagge führt und den Bestimmungen der genannten Übereinkommen unterworfen ist, ohne ausreichende Versicherung nicht betrieben werden darf. Dieser Verpflichtung soll wie in dem Fall, dass ein Schiff Öl befördert, ohne dass eine nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 vorgeschriebene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, durch die Möglichkeit der Einziehung des Schiffssicherheitszeugnisses nachgekommen werden. Aus sprachlichen Gründen wird einheitlich darauf abgestellt, ob das Schiff „be-

trieben“ wird, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung besteht. In der Sache ergibt sich jedoch für Schiffe, die dem Haftungsübereinkommen von 1992 unterfallen, keine Änderung. Denn danach ist eine Versicherungsbescheinigung nur vorgeschrieben, wenn das Schiff tatsächlich Öl befördert.

Zu Nummer 4 (§ 4 ÖISG)

Es handelt sich in Buchstabe a um eine Folgeänderung, die durch die Neunummerierung in § 2 ÖISG in der Fassung des Entwurfs bedingt ist.

Nach dem geltenden § 4 Abs. 2 ÖISG sind die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Schifffahrtspolizeibehörden zuständig für die Erfüllung der Aufgaben nach § 3 Abs. 1 bis 3. Durch die in Buchstabe b vorgeschlagene Änderung von § 4 Abs. 2 ÖISG soll diese Zuständigkeit auf die See-Berufsgenossenschaft übertragen werden. Dies erscheint sachgerecht, weil die See-Berufsgenossenschaft bereits nach § 6 Abs. 1 Seeaufgabengesetz in Verbindung mit § 10 Schiffssicherheitsgesetz für die Durchführung der Hafenstaatkontrolle zuständig ist.

Die in Buchstabe c vorgeschlagene Aufhebung ist eine Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Nummer 5 (§ 6 ÖISG)

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll gewährleistet werden, dass auch für jeden der nach dem Bunkeröl-Übereinkommen möglichen Prozesse die örtliche Zuständigkeit wenigstens eines deutschen Gerichts gegeben ist. Die Anknüpfungspunkte für die Zuständigkeit tragen dem Umstand Rechnung, dass Ansprüche gegen den Reeder auch dann erhoben werden können, wenn außerhalb der Hoheitsgewässer Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind, um Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer zu verhüten oder zu vermindern.

Zu Nummer 6 (§ 6a ÖISG)

Die vorgeschlagene Regelung trägt der Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. 2002 EG Nr. L 256 S. 7) Rechnung. Gemäß Artikel 2 dieser Ratsentscheidung

erklären die EU-Mitgliedstaaten bei Unterzeichnung oder Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens oder bei dem Beitritt zu diesem Übereinkommen, dass Entscheidungen auf den unter das Bunkeröl-Übereinkommen fallenden Gebieten, wenn sie von Gerichten aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Ausnahme Dänemarks erlassen werden, gemäß den einschlägigen internen Gemeinschaftsvorschriften anerkannt und vollstreckt werden. In Umsetzung dieser Ratsentscheidung hat Deutschland bei Unterzeichnung des Bunkeröl-Übereinkommens am 27. September 2002 eine solche Erklärung abgegeben und dabei klargestellt, dass die einschlägigen internen Gemeinschaftsvorschriften derzeit in der Verordnung 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. 2001 EG Nr. L 12 S. 1) niedergelegt sind. Um sicher zu stellen, dass diese Erklärung auch innerstaatliche Wirkung entfaltet und den in der EG-Verordnung enthaltenen Regelungen über die Anerkennung und Vollstreckung von gerichtlichen Entscheidungen auch tatsächlich Vorrang vor Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens eingeräumt wird, bestimmt daher der vorgeschlagene § 6a ÖISG, dass Artikel 10 bei Entscheidungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Ausnahme Dänemarks nicht anzuwenden ist.

Zu Nummer 7 (§ 7 ÖISG)

In Anlehnung an Absatz 1 soll in dem durch Buchstabe a einzufügenden neuen **Absatz 2** auch das Fehlen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit bei einem Schiff, das dem Bunkeröl-Übereinkommen oder den Bestimmungen des Ölschadengesetzes unterfällt, mit Strafe bewehrt werden. Im Hinblick darauf, dass das Fehlen einer solchen Versicherung geringer zu gewichten ist als das Fehlen einer Versicherung für Öltanker, weil das Schadensrisiko im Regelfalle geringer ist, wird als Strafmaß Freiheitsstrafe nur bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe vorgesehen.

Buchstabe b enthält eine Folgeänderung, die durch die Einfügung des neuen Absatzes 2 bedingt ist. Durch die Bezugnahme auf Absatz 1 wird klargestellt, dass § 7 Abs. 2 nur für Vorsatztaten gilt.

Zu Nummer 8 (§ 8 ÖISG)

Buchstabe a enthält eine Folgeänderung, die durch die Neunummerierung des § 2 bedingt ist.

Nach der in Buchstabe b vorgeschlagenen Regelung soll auch fahrlässiges Handeln in den Fällen des § 7 Abs. 2 ÖISG bußgeldbewehrt werden. Die Ahndung nur vorsätzlichen Handelns erscheint zur wirksamen Durchsetzung der Versicherungspflicht nicht geeignet.

Buchstabe c enthält die notwendigen Folgeänderungen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Handelsgesetzbuchs)

Zu Nummer 1 (§ 660 HGB)

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll anstatt auf Deutsche Mark auf Euro verwiesen werden. Nach der Verordnung (EWG) Nr. 974/98 des Rates vom 3. Mai 1998 zur Einführung des Euro (ABl. L 139 vom 11. Mai 1998, S. 1) ist zwar der Euro bereits an die Stelle der Deutschen Mark getreten. Im Interesse der Rechtsbereinigung erscheint es jedoch sinnvoll, dieses nunmehr auch ausdrücklich im Gesetz klarzustellen.

Zu Nummer 2 (§ 902 Nr. 1 HGB)

Nach Artikel 13 der Anlage (zu § 664) des Handelsgesetzbuchs, der auf Artikel 16 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See zurückgeht, verjähren Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck in zwei Jahren. Für sonstige gegen den Beförderer gerichtete Ansprüche, etwa Schadenersatzansprüche wegen Verschuldens bei Vertragsschluss oder Verletzung von Nebenpflichten, gilt § 902 Nr. 1 HGB, nach dem die Ansprüche ebenfalls innerhalb einer Frist von zwei Jahren verjähren. Für Ansprüche des Beförderers gegen den Reisenden aus dem Beförderungsvertrag gelten dagegen die allgemeinen Verjährungsvorschriften des BGB und damit eine dreijährige Verjährungsfrist (§ 195 BGB). Im Interesse größerer Rechtssicherheit erscheint es zweckmäßig, auf alle Ansprüche, die nicht in der Anlage (zu § 664) des Handelsgesetzbuchs geregelt sind, einheitliche Verjährungsvorschriften anzuwenden. Dementsprechend wird vorgeschlagen, die Ansprüche, die derzeit dem § 902 Nr. 1 HGB unterfallen, den Ansprüchen des Beförderers gegen den Reisenden gleichzustellen und den allgemeinen Verjährungsvorschriften des BGB zu unterstellen. Um dies zu erreichen, soll § 902 Nr. 1 HGB aufgehoben werden.

Zu Nummer 3 (§ 903 Abs. 2 HGB)

Die Streichung der Verweisung auf „Abs. 2“ stellt eine Folgeänderung zur Aufhebung des § 902 Abs. 2 durch Artikel 9 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzes zur Anpassung von Verjährungsvorschriften an das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) dar.

Zu Artikel 3 (Änderung der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung)

Die beabsichtigte Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens und die in Ausführung des Übereinkommens vorgeschlagene Änderung des Ölschadengesetzes machen es erforderlich, auch die Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung an die sich ändernde Rechtslage anzupassen. Die Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung geht bisher nur davon aus, dass der Eigentümer eines Öltankers versicherungspflichtig ist und einer entsprechenden Bescheinigung über das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit bedarf. Nach Artikel 7 Abs. 5 des Bunkeröl-Übereinkommens und § 2 Abs. 2 ÖISG in der Fassung von Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b dieses Entwurfs gilt dies künftig auch für Eigentümer sonstiger Schiffe im Hinblick auf deren Haftung für durch Bunkeröl verursachte Schäden. Dem soll durch die vorgeschlagenen Änderungen der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung Rechnung getragen werden.

Zu Nummer 1 (§ 1 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung)

Die Änderungen in Buchstabe a dienen der Anpassung der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung an das geänderte Ölschadengesetz. Nach § 1 Nr. 1 der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung in der Fassung des Entwurfs sind unter dem Begriff „Ölhaftungsbescheinigung“ künftig nicht nur die Bescheinigungen für Eigentümer von Schiffen im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 zu verstehen, sondern auch Bescheinigungen für Eigentümer von sonstigen Schiffen, für die nach Artikel 7 des Bunkeröl-Übereinkommens und § 2 Abs. 2 ÖISG in der Fassung von Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b dieses Entwurfs eine Versicherung aufrecht zu erhalten ist.

Die Änderung in Buchstabe b stellt eine durch die geplante Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens bedingte Folgeänderung dar.

Zu Nummer 2 (§ 3 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung)

Die in Buchstabe a vorgeschlagene Änderung von § 3 Abs. 2 der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung ist bedingt durch die Einfügung eines neuen Absatzes nach Buchstabe b. Mit dem vorgeschlagenen Absatz 3 soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass künftig auch Eigentümer von Schiffen, die nicht Öltanker sind, eine Ölhaftungsbescheinigung beantragen. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Absatz 2. Abweichend hiervon bestimmt sie jedoch in Nummer 1 Buchstabe a, dass der Sicherheitsgeber bestätigen muss, dass die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit den Voraussetzungen des Bunkeröl-Übereinkommens entspricht. Außerdem verlangt sie in Nummer 3 entsprechend Artikel 7 Abs. 2 Satz 3 Buchstabe c des Bunkeröl-Übereinkommens die Angabe der Schiffsidentifikationsnummer.

Zu den Nummern 3 und 5 (§ 4 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung; Anlage (zu § 4 Abs. 1))

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine Folgeänderung dar. Zugleich legt sie zusammen mit dem Muster der Anlage 2 Aussehen und Inhalt der Ölhaftungsbescheinigung für den Eigentümer eines Schiffes fest, das kein Öltanker ist. Das im Anhang des Bunkeröl-Übereinkommens vorgesehene Muster wird dabei als Muster der Anlage 2 zur Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung übernommen. Das bisher für den Fall des § 12 Abs. 1 des Ölschadengesetzes vorgesehene Muster der Anlage 2 ist entbehrlich, da § 12 ÖISG durch Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe vom 15. September 2004 (BGBl. I S. 2320) aufgehoben wurde.

Zu Nummer 4 (§ 5 Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung)

Die Änderungen der Verweisungen stellen Folgeänderungen dar.

Zu Artikel 4 (Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch)

Die vorgeschlagenen Änderungen der Artikel 7 und 8 EGHGB stellen Folgeänderungen zu Artikel 9 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzes zur Anpassung von Verjährungsvorschriften an das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) dar, mit dem § 902 Abs. 2 HGB aufgehoben wurde.

Zu Artikel 5 (Änderung des Binnenschiffahrtgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 5l BinSchG)

Entsprechend Artikel 2 Nr. 1 des Entwurfs, mit dem § 660 HGB geändert wird, soll auch in § 5l BinSchG zum Zwecke der Rechtsbereinigung die Bezugnahme auf Deutsche Mark durch die Bezugnahme auf Euro ersetzt werden.

Zu Nummer 2 (§ 93 BinSchG)

In § 93 BinSchG soll die Verweisung auf § 902 Abs. 2 HGB gestrichen werden, da diese Vorschrift durch Artikel 9 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzes zur Anpassung von Verjährungsvorschriften an das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) aufgehoben wurde.

Zu Artikel 6 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Artikel 6 enthält die für die künftige Änderung der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung notwendige sog. Entsteinerungsklausel.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die in Artikel 1, 3 und 6 des Gesetzentwurfs vorgeschlagenen Vorschriften sind inhaltlich mit dem Bunkeröl-Übereinkommen verknüpft und sollen deshalb zeitgleich mit diesem in Kraft treten. Dies berücksichtigt **Absatz 1 Satz 1**. Die übrigen Vorschriften dienen der Rechtsbereinigung. Insoweit besteht kein Bedürfnis, auf das Inkrafttreten dieses Übereinkommens zu warten. Dementsprechend bestimmt **Absatz 1 Satz 2**, dass die Artikel 2, 4 und 5 am Tage nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft treten.

Da der in Absatz 1 Satz 1 genannte Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bunkeröl-Übereinkommens noch nicht genau bestimmt werden kann, soll im Interesse der Rechtssicherheit nach **Absatz 2** der Tag, an dem die Artikel 1, 3 und 6 in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht werden.