

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und see- fischereirechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

1. Mit der Änderung des Flaggenrechtsgesetzes (FIRG) und den damit verbundenen Anpassungen in der Flaggenrechtsverordnung (FIRV) sollen

- Zuständigkeiten klarer geregelt,
- Regelungen verständlicher gefasst,
- veraltete oder in der Praxis nicht relevante Regelungen aufgehoben,
- Regelungslücken geschlossen und
- Vorschriften gestrafft werden.

2. Darüber hinaus soll der Gesetzentwurf – im Einklang mit den Zielsetzungen einer Bundesratsinitiative aus der 20. Wahlperiode (BR-Drucksache 162/24) – den Ländern die Möglichkeit eröffnen, die Schiffsregister für jedermann auf digitalem Wege abrufbar zu machen. Die Schiffsregister sind zwar bereits für jedermann einsehbar, nicht jedoch über das Internet. Um dies zu ermöglichen, sind Änderungen des Schiffsregisterrechts erforderlich.

3. Nach dem Unionsrecht bedarf ein Fischereifahrzeug einer Fanglizenz (Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009). In Fällen, in denen der Fanglizenzinhaber im Ausland sitzt, wird für fischereirechtliche Belange eine verantwortliche Person im Inland beauftragt, damit die Fischereiverwaltung gegebenenfalls eine Handhabe gegen Fanglizenzinhaber hat, die das Fischereirecht verletzen. Im Zuge der Modernisierung des Flaggenrechtsgesetzes soll unter anderem die fischereibezogene Sonderregelung des § 2 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b Flaggenrechtsgesetz entfallen. Um die bisherige Praxis fortsetzen und eine effektive Fischereiverwaltung ermöglichen zu können, ist eine entsprechende – moderne und mit verhältnismäßigem Aufwand zu befolgende – Vorschrift in das Seefischereigesetz aufzunehmen.

Zur effektiven Kontrolle im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik sehen Artikel 90 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1), die zuletzt durch Verordnung (EU) Nr. 2023/2842 (ABl. L, 2023/2842, 20.12.2023) geändert worden ist, und Artikel 42 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 601/2004

und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1093/94 und (EG) Nr. 1447/1999 (ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 1, L 22 vom 26.1.2011, S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2023/2842 (ABl. L, 2023/2842, vom 20.12.2023) geändert worden ist, vor, dass für die dort genannten Verstöße gegen die Gemeinsame Fischereipolitik die Schwere eines Verstoßes geprüft und gegebenenfalls festgestellt wird. Die Europäische Kommission hat beanstandet, dass Deutschland die in der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 und Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 vorgesehenen schweren Verstöße nicht vollständig feststellt und dokumentiert. Es soll mit der Änderung des Seefischereigesetzes sichergestellt werden, dass die Schwere des Verstoßes in Einklang mit den unionsrechtlichen Vorgaben auch dann geprüft und bei Feststellung in die Nationale Verstoßdatei eingetragen wird, wenn die Schwere des Verstoßes nicht ohnehin im Rahmen der Punktevergabe geprüft und eingetragen wird. Dies ist notwendig, da nicht bei allen schweren Verstößen Punkte vergeben werden können.

B. Lösung

Zu A.1.:

Änderung des FIRG und der FIRV im o. g. Sinne, verbunden mit den notwendigen Folgeänderungen in der Schiffssicherheitsverordnung, der Schiffsregisterordnung und der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung (BMDV-WS-Bes-GebV).

Zu A.2.:

Schaffung einer Rechtsgrundlage, die es den Ländern ermöglicht, einen direkten elektronischen Abruf von Daten aus dem Schiffsregister für jedermann zuzulassen. Hierfür wird ein Gesetzentwurf des Bundesrates aufgegriffen (BT-Drucksache 20/11878 vom 19.6.2024, „Entwurf eines Gesetzes zur Ermöglichung des elektronischen Datenabrufs aus dem Schiffsregister und zur Erleichterung des elektronischen Rechtsverkehrs“). Dieser Gesetzentwurf war dem Diskontinuitätsgrundsatz anheimgefallen.

Zu A.3:

Schaffung eines § 2a Seefischereigesetz über Fanglizenzen. Zur Erfüllung der unionsrechtlichen Vorgaben im Bereich des Seefischereirechts wird § 14 des Seefischereigesetzes, der die Eintragung aller Verstöße gegen die Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik in eine nationale Verstoßdatei vorschreibt, ergänzt. In allen unionsrechtlich vorgesehenen Fällen kann zukünftig die Schwere eines Verstoßes eingetragen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim BSH im Zusammenhang mit den Änderungen des FIRG und der FIRV wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Zusammenhang mit der Änderung des SeeFischG ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 10 auszugleichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Jährlicher Erfüllungsaufwand: Geringfügig.

Einmaliger Erfüllungsaufwand: Geringfügig.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Schaffung eines § 2a Seefischereigesetz kann der Wirtschaft je nach Fallkonstellation ein geringfügiger – insgesamt vernachlässigbarer – Erfüllungsaufwand entstehen, soweit eine beauftragte Person nicht nur – wie bislang – gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, sondern nunmehr auch gegenüber der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung zu benennen ist. Es handelt sich dabei um einen vergleichsweise einfachen Verwaltungsvorgang und die einschlägige Sachverhaltskonstellation betrifft zurzeit bundesweit lediglich neun Fahrzeuge. Es ist nicht davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren weitere Fahrzeuge hinzukommen werden.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Bei der Pflicht, nach § 2a Seefischereigesetz eine beauftragte Person zu benennen, handelt es sich um eine Informationspflicht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund: Geringfügig.

2. Länder: Keiner.

F. Weitere Kosten

Für die Ausstellung einer Bescheinigung nach § 5b FIRV über die Bestellung einer beauftragten Person fällt – unverändert – eine Gebühr in Höhe von 96 Euro an (Abschnitt 4 Gebührennummer 4 der Anlage der BMDV-WS-BesGebV).

Durch die Aufhebung der Regelungen bzgl. des Schiffsvorzertifikates entsteht ein zu vernachlässigender Gebührenaufschlag; für die Ausstellung eines Schiffsvorzertifikates wurde gemäß Ziffer 140 der Anlage 1 zu § 1 der bis 30.09.2013 gültigen Auslandskostenverordnung eine Gebühr in Höhe von 75 Euro erhoben.

Die Höhe der Gebühr für den Abruf von Daten aus dem Schiffsregister nach § 4 Absatz 1 des Justizverwaltungskostengesetzes in Verbindung mit Nummer 1151 des Kostenverzeichnisses bleibt unberührt.

Im Übrigen entstehen keine zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und seefischereirechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Flaggenrechtsgesetzes

Das Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 40 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift wird nach der Angabe „Flaggenrechtsgesetz“ die Angabe „ – FIRG“ eingefügt.
2. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „Geltungsbereich des Grundgesetzes“ durch die Angabe „Inland“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird die Angabe „Geltungsbereich des Grundgesetzes werden gleichgeachtet“ durch die Angabe „Inland werden gleichgestellt“ ersetzt.
 - c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Fährt ein in einem Schiffsregister eingetragenes Binnenschiff seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres, so wird es hinsichtlich der Vorschriften dieses Gesetzes einem Seeschiff gleichgestellt.“
3. Die §§ 2 und 3 werden durch die folgenden §§ 2 und 3 ersetzt:

„§ 2

(1) Die Bundesflagge dürfen alle Seeschiffe führen, die nicht zum Führen der Bundesflagge nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, verpflichtet sind,

1. deren Eigentümer

- a) eine Erbengemeinschaft ist, wenn Deutsche oder Unionsbürger zu mehr als der Hälfte am Nachlass beteiligt sind und zur Vertretung ausschließlich Deutsche oder Unionsbürger bevollmächtigt sind, die ihren Wohnsitz im Inland haben,
- b) Deutscher mit Wohnsitz im Ausland ist oder
- c) Unionsbürger mit Wohnsitz im Inland ist, oder

2. die im Miteigentum von mehreren Personen stehen, wenn ein Deutscher mit Wohnsitz im Inland die Hälfte der Eigentumsanteile hält und zur Vertretung der Miteigentümer befugt ist.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 1 Buchstabe b besteht das Recht zum Führen der Bundesflagge nur, wenn der Eigentümer der Flaggenbehörde eine Person nach Absatz 4 (beauftragte Person) benannt hat.

(2) Seeschiffe, die nicht zum Führen der Bundesflagge nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, verpflichtet sind, dürfen die Bundesflagge außerdem führen, wenn sie im Eigentum einer Gesellschaft stehen,

1. die nach dem Recht eines Mitgliedstaates der Europäischen Union gegründet wurde,
2. die ihren Sitz oder ihre Hauptniederlassung im Inland oder in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat,
3. deren vertretungsberechtigtes Organ mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist und
4. deren Anteilseigner mehrheitlich Unionsbürger oder nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union gegründete Gesellschaften sind, deren vertretungsberechtigtes Organ wiederum mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist.

Sofern die Gesellschaft ihren Sitz nicht im Inland hat, besteht das Recht zum Führen der Bundesflagge nur, wenn die Gesellschaft der Flaggenbehörde eine beauftragte Person benannt hat.

(3) Das Recht zum Führen der Bundesflagge haben auch natürliche Personen oder Gesellschaften eines Drittstaates, denen in einem Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland oder der Europäischen Union Niederlassungsfreiheit im Sinne der Artikel 45 und 49 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingeräumt wurde und die einen Sitz oder Wohnsitz im Inland haben, sofern Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Eine beauftragte Person ist eine Person mit Sitz oder Wohnsitz im Inland, die von dem Eigentümer eines Seeschiffes bevollmächtigt ist, diesen in flaggenstaatlichen Angelegenheiten zu vertreten. Die beauftragte Person ist Zustellungsadressat für alle verwaltungsrechtlichen Angelegenheiten; sie ist verpflichtet, Maßnahmen der Flaggenbehörde und der sonstigen zuständigen Stellen der Flaggenstaatsverwaltung unverzüglich dem Eigentümer mitzuteilen.

(5) Der Eigentümer hat alle Veränderungen der für die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge nach den Absätzen 1 bis 3 erheblichen Tatsachen unverzüglich gegenüber der Flaggenbehörde anzuzeigen.

§ 3

(1) Die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge wird nachgewiesen

1. in den Fällen des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, und des § 2 Absatz 1 bis 3 durch das Schiffszertifikat nach § 60 Absatz 1 der Schiffsregisterordnung,

2. in den Fällen des § 10 und des § 11 Absatz 1 und 2 durch den Flaggenschein,
3. für Seeschiffe im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes, eines Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Anstalt mit Sitz im Inland entweder durch das Schiffszertifikat nach § 60 Absatz 1 der Schiffsregisterordnung oder durch eine Flaggenbescheinigung,
4. für Seeschiffe, deren Rumpflänge 15 Meter nicht übersteigt, entweder durch das Schiffszertifikat nach § 60 Absatz 1 der Schiffsregisterordnung oder durch das Flaggenzertifikat,
5. für Binnenschiffe durch den Schiffsbrief nach § 60 Absatz 1 der Schiffsregisterordnung.

(2) Der Flaggenschein, die Flaggenbescheinigung und das Flaggenzertifikat werden von der Flaggenbehörde ausgestellt. Flaggenbescheinigungen für Seeschiffe der Bundeswehr werden vom Bundesministerium der Verteidigung ausgestellt.“

4. § 4 wird durch den folgenden § 4 ersetzt:

„§ 4

(1) Vor der Ausstellung der in § 3 Absatz 1 genannten Ausweise darf die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge nicht ausgeübt werden. Satz 1 gilt nicht in den Fällen des § 1, wenn für das Seeschiff keine Pflicht zur Anmeldung im Schiffsregister besteht.

(2) Der Führer eines Seeschiffes und der sonst für das Seeschiff Verantwortliche haben einen Ausweis nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 oder einen von dem Registergericht beglaubigten Auszug aus dem Schiffszertifikat während der Reise stets an Bord des Schiffes mitzuführen.“

5. § 5 wird gestrichen.
6. § 6 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Auf Seeschiffen, die nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, zum Führen der Bundesflagge verpflichtet sind, darf keine andere Nationalflagge als die Bundesflagge geführt werden. Satz 1 gilt auch für Seeschiffe, für die ein Schiffszertifikat, ein Flaggenschein, eine Flaggenbescheinigung oder ein Flaggenzertifikat ausgestellt worden ist.“

7. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„(1) Die Flaggenbehörde kann in den Fällen

1. des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, und
2. des § 2 Absatz 1 bis 3

dem Reeder oder Ausrüster eines im Schiffsregister eingetragenen Seeschiffes auf seinen Antrag für einen Zeitraum von längstens zwei Jahren widerruflich unter den Voraussetzungen der Sätze 2 und 3 genehmigen, dass das Schiff anstelle der Bundesflagge eine andere Nationalflagge führt, deren Führung nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist (Ausflaggungsgenehmigung).“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Ein Ausgleich im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 ist erbracht, wenn der Antragsteller sich für jedes auszuflaggende Seeschiff verpflichtet, während des in der Anlage festgelegten Zeitraumes mindestens einen Platz zur seefahrtsbezogenen Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Seeschiffes ständig besetzt zu halten und die seefahrtsbezogene Ausbildung durchzuführen nach Maßgabe

1. der See-Berufsausbildungsverordnung oder
2. der Seeleute-Befähigungsverordnung einschließlich der vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als
 - a) nautischer/nautische Offiziersassistent/-in (VkB1. 2018 S. 365),
 - b) technischer/technische Offiziersassistent/-in (VkB1. 2024 S. 186), oder
 - c) elektrotechnischer/elektrotechnische Offiziersassistent/-in (VkB1. 2018 S. 883).“

bb) Satz 4 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Der Inhaber der Genehmigung hat durch geeignete Aufzeichnungen und Unterlagen drei Monate vor Ablauf jeden Jahres, für das die Ausflaggung nach Absatz 1 genehmigt ist, nachzuweisen, dass er seine Verpflichtung nach Satz 1 erfüllt oder erfüllt hat.“

c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ durch die Angabe „von der Flaggenbehörde“ ersetzt.

d) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Wird die nach Absatz 2 eingegangene Verpflichtung nicht oder nicht mehr erfüllt, ist für die Zeit ab dem Beginn der Wirksamkeit der Ausflaggungsgenehmigung der Ablösebetrag nachzuzahlen und im Übrigen die Ausflaggungsgenehmigung zu widerrufen. Vom Widerruf kann abgesehen werden, wenn der Inhaber der Genehmigung binnen einer von der Flaggenbehörde festgesetzten angemessenen Frist für die verbleibende Dauer der Wirksamkeit der Ausflaggungsgenehmigung einen Ablösebetrag im Sinne des Absatzes 3 entrichtet hat. Stellt die Flaggenbehörde fest, dass die Ausbildungsverpflichtung mindestens zur Hälfte erfüllt worden ist, so ist der Ablösebetrag anteilig für die ausstehenden Ausbildungsmonate nachzuzahlen. Die Flaggenbehörde informiert die Einrichtung über die teilweise oder vollständige Nichterfüllung der Ausbildungsverpflichtung. Die Flaggenbehörde kann die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. beauftragen, bei der Feststellung der Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung mitzuwirken. Die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt.“

e) Absatz 5 Satz 5 und 6 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die erstmalige Festsetzung und jede geänderte Festsetzung der Höhe des Ablösebetrages bedürfen der Genehmigung der Flaggenbehörde. Die Festsetzung ist von der Einrichtung zusammen mit der Genehmigung der Flaggenbehörde im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Die Einrichtung legt der

Flaggenbehörde jede beabsichtigte Festsetzung der Höhe des Ablösebetrages zwei Monate vor der beabsichtigten Bekanntmachung zur Genehmigung vor.“

- f) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Die Einrichtung muss der Flaggenbehörde jeweils bis zum Ablauf des 30. Juni eines Jahres geeignete Nachweise für die ordnungsgemäße Einnahme und Verwendung der Ablösebeträge im Vorjahr vorlegen. Vorzulegen sind insbesondere die zugrundeliegenden Regelungen und Formulare der Einrichtung, Einzelaufstellungen über die Ablöse- und Unterstützungsfälle sowie eine Einzelaufstellung der stichprobenweisen Prüfungen der Verwendung der gewährten finanziellen Unterstützung.. Die Flaggenbehörde prüft, ob die Finanzmittel ordnungsgemäß eingenommen und entsprechend dem Förderzweck nach Absatz 3 Satz 4 verwendet worden sind. Stellt die Flaggenbehörde dabei weiteren Prüfbedarf fest, so kann sie die Einrichtung auffordern, weitere Nachweise vorzulegen oder erneut zu berichten.“

8. § 7a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „oder ein Schiffsvorzertifikat“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Genehmigungsbehörde“ durch die Angabe „Flaggenbehörde“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Mit Übergang des Eigentums an dem Seeschiff erlischt die Ausflaggen-genehmigung.“

9. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Bundesflagge darf auf Seeschiffen nur geführt werden, wenn diese nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, hierzu verpflichtet oder nach § 2 Absatz 1 bis 3, § 10 oder § 11 Absatz 1 oder 2 hierzu berechtigt sind.“

- b) Absatz 2 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Der Führer eines Seeschiffes, der sonst für das Seeschiff Verantwortliche und der Schiffsführer eines Binnenschiffes haben die Bundesflagge in der im Seeverkehr für Seeschiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise, möglichst mittig am Heck, zu führen.“

- c) In Absatz 3 wird die Angabe „Die Bundesflagge ist“ durch die Angabe „Der Führer eines Seeschiffes und der sonst für das Seeschiff Verantwortliche haben die Bundesflagge“ ersetzt.

- d) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 4 und 5 eingefügt:

„(4) Eine Dienstflagge darf auf Seeschiffen nur geführt werden, wenn dies nach den Vorschriften über das Führen von Dienstflaggen anstelle oder neben der Bundesflagge durch Seeschiffe im öffentlichen Dienst erlaubt ist.

(5) Binnenschiffe dürfen als deutsche Nationalflagge nur die Bundesflagge führen. Flaggen deutscher Länder oder andere deutsche Heimatflaggen dürfen nur

neben der Bundesflagge gesetzt werden. Absatz 2 und § 6 Absatz 2 sind entsprechend anzuwenden.“

10. § 9 wird durch den folgenden § 9 ersetzt:

„§ 9

(1) Der Eigentümer eines Seeschiffes und der Ausrüster haben sicherzustellen, dass ein Seeschiff, für das ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenschein erteilt ist, seinen Namen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen an jeder Seite des Bugs sowie am Heck führt. Am Heck ist zusätzlich der Name des Heimathafens zu führen. Hat das Schiff keinen Heimathafen im Inland, so ist stattdessen der Name des Registerhafens zu führen. Satz 3 gilt nicht für nach § 7 Absatz 1 ausgeflaggte Schiffe sowie für Seeschiffe, denen die Befugnis zum Führen der Bundesflagge nach § 10 oder § 11 Absatz 1 oder 2 verliehen worden ist.

(2) Der Eigentümer eines Seeschiffes, für das ein Flaggenzertifikat erteilt ist, hat sicherzustellen, dass das Schiff den darin angegebenen Namen des inländischen Hafens am Heck sowie zusätzlich an einer beliebigen Stelle den Schiffsnamen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führt.

(3) Die Flaggenbehörde kann zur Wahrung des öffentlichen Interesses das Führen eines Schiffsnamens untersagen, wenn dieser gegen Rechtsvorschriften oder die guten Sitten verstößt.“

11. In § 9a Absatz 3 wird die Angabe „Holz“ durch die Angabe „Stahl“ ersetzt.

12. Die §§ 10 und 11 werden durch die folgenden §§ 10 und 11 ersetzt:

„§ 10

Die Flaggenbehörde kann Seeschiffen, die im Inland erbaut worden sind und die nicht bereits nach § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, zum Führen der Bundesflagge verpflichtet oder nach § 2 Absatz 1 bis 3 hierzu berechtigt sind, die Befugnis zum Führen der Bundesflagge für die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen sowie für erforderliche Probefahrten verleihen.

§ 11

(1) Für Seeschiffe, die nicht bereits nach anderen Vorschriften dieses Gesetzes zum Führen der Bundesflagge verpflichtet oder berechtigt sind, kann die Flaggenbehörde einem ausländischen Eigentümer auf Grund internationaler Vereinbarungen die Befugnis zum Führen der Bundesflagge verleihen.

(2) Ist ein Seeschiff, das in ausländischem Eigentum steht und das nicht bereits nach anderen Vorschriften dieses Gesetzes zum Führen der Bundesflagge verpflichtet oder berechtigt ist, einem Ausrüster zur Bereederung überlassen, so kann die Flaggenbehörde dem Ausrüster für die Dauer der Überlassung die Befugnis zum Führen der Bundesflagge unter dem Vorbehalt des Widerrufs verleihen, wenn

1. der Ausrüster zu dem von § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, oder § 2 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1 erfassten Personenkreis gehört,

2. ihm das Schiff zur Bereederung in eigenem Namen für mindestens ein Jahr überlassen ist,
3. der Eigentümer dem Flaggenwechsel zustimmt und
4. fremdes Recht dem Führen der Bundesflagge nicht entgegensteht.

(3) Der Eigentümer nach Absatz 1 und der Ausrüster nach Absatz 2 haben alle Veränderungen der für die Verleihung der Flaggenführungsbefugnis nach den Absätzen 1 und 2 erheblichen Tatsachen unverzüglich gegenüber der Flaggenbehörde anzuzeigen.“

13. Die Unterabschnitte 6 und 7 werden durch den folgenden Unterabschnitt 6 ersetzt:

„6.

Flaggenregister und Internationales Seeschiffregister

§ 12

(1) Die Flaggenbehörde hat zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben ein Verzeichnis über alle Seeschiffe zu führen, denen ein amtlicher Ausweis nach § 3 Absatz 1 ausgestellt worden ist (Flaggenregister). Zu diesem Zweck darf die Flaggenbehörde die erforderlichen personenbezogenen Daten verarbeiten. Die Daten sind zu löschen, wenn sie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben nicht mehr benötigt werden, spätestens jedoch zehn Jahre nach Austragung aus dem jeweiligen Register.

(2) Zusätzlich hat die Flaggenbehörde das Internationale Seeschiffregister zum Zwecke des § 21 Absatz 4 zu führen. Zum Führen der Bundesflagge verpflichtete oder berechnigte Kauffahrteischiffe sind auf Antrag des Eigentümers in das Internationale Seeschiffregister einzutragen, wenn sie überwiegend im internationalen Verkehr betrieben werden. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

(3) Das Flaggenregister und das Internationale Seeschiffregister sind keine öffentlichen Register.

§ 13

(1) Die Flaggenbehörde hat für jedes Seeschiff im Sinne von Kapitel XI-1 Regel 5 Absatz 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das zum Führen der Bundesflagge verpflichtet oder berechnigt ist, eine lückenlose Stammdatendokumentation auszustellen.

(2) Der Führer eines Seeschiffes hat die gesamte lückenlose Stammdatendokumentation des Seeschiffes an Bord mitzuführen.“

14. Der Zweite Abschnitt wird durch den folgenden Zweiten Abschnitt ersetzt:

„Zweiter Abschnitt

Flaggenbehörde

§ 14

Flaggenbehörde ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.“

15. Nach § 14 wird der folgende Dritte Abschnitt eingefügt:

„Dritter Abschnitt

Verordnungsermächtigungen

§ 15

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die Grenzen der Seefahrt im Sinne dieses Gesetzes und die Art und Weise zu bestimmen, wie die Anbringung der Namen und der IMO-Schiffsidentifikationsnummer am Schiff auszuführen ist,
2. zur Durchführung des § 2 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2, jeweils in Verbindung mit Absatz 4, den Nachweis der Verantwortlichkeit der beauftragten Person und die hierfür erforderlichen Anzeigepflichten zu regeln sowie die sich bei Wegfall dieses Nachweises ergebenden Folgen für die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge zu bestimmen,
3. die näheren Einzelheiten zu der Erteilung der Ausflaggungsgenehmigung zu regeln, auch zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union und von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen über das Führen einer anderen Nationalflagge im Sinne des § 7,
4. im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern die Art und Weise der Flaggenführung im Sinne von § 8 Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 3, zu bestimmen,
5. die Form, Ausstellung, Gültigkeitsdauer, Einziehung und Registrierung des Flaggenscheins, der Flaggenbescheinigung und des Flaggenzertifikats zu regeln,
6. die Einzelheiten über die Errichtung und die Führung des Flaggenregisters sowie des Internationalen Seeschifffahrtsregisters sowie das jeweilige Verfahren zu regeln,
7. das Verfahren bei Verleihung und Widerruf der Befugnis zum Führen der Bundesflagge nach den §§ 10 und 11 sowie die Durchführung von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union über die Flaggenführung des Schiffes zu regeln,

8. die Einzelheiten zur Erhebung, Einrichtung und Führung der Stammdatendokumentation nach § 13 Absatz 1 und die dabei sich ergebenden Verpflichtungen zu regeln.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 2 und 3 sind, soweit sie Fischereifahrzeuge betreffen, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat zu erlassen.“

16. Der bisherige Dritte Abschnitt wird zum Vierten Abschnitt.

17. Die bisherigen §§ 15 und 16 werden durch die folgenden §§ 16 und 17 ersetzt:

„§ 16

Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer als Führer eines Seeschiffes oder als sonst für das Seeschiff Verantwortlicher

1. entgegen § 6 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, eine andere Nationalflagge als die Bundesflagge führt oder
2. entgegen § 8 Absatz 1 die Bundesflagge führt.

§ 17

(1) Ordnungswidrig handelt, wer eine in § 16 bezeichnete Handlung fahrlässig begeht.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 5, § 7a Absatz 2 oder § 11 Absatz 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
2. entgegen § 4 Absatz 2 einen Ausweis oder einen dort genannten Auszug nicht mitführt,
3. entgegen § 8 Absatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 3, jeweils auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 15 Absatz 1 Nummer 4, die Bundesflagge nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise führt,
4. entgegen § 8 Absatz 3 die Bundesflagge nicht, nicht richtig, oder nicht rechtzeitig zeigt,
5. entgegen § 9 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 oder Satz 3, oder Absatz 2 nicht sicherstellt, dass ein Seeschiff einen dort genannten Namen in der dort genannten Weise führt,
6. entgegen § 9a Absatz 1 oder Absatz 2 nicht dafür sorgt, dass eine IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder eine dort genannte Markierung angebracht ist, oder
7. entgegen § 13 Absatz 2 eine Stammdokumentation nicht, nicht richtig oder nicht vollständig mitführt.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Flaggenbehörde.“

18. Der bisherige § 17 wird zu § 18 und die Angabe „§ 15 Abs. 2“ wird durch die Angabe „§ 16 Nummer 2“ ersetzt.

19. Der bisherige § 18 wird zu § 19 und wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bei Verstößen gegen Strafvorschriften zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe hat die Strafverfolgungsbehörde im Fall der Erhebung der öffentlichen Klage die Anklageschrift oder eine an deren Stelle tretende Antragschrift und die Strafvollstreckungsbehörde die das Verfahren abschließende gerichtliche Entscheidung mit Begründung an die Flaggenbehörde zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz und nach dem Seeaufgabengesetz zu übermitteln.“

b) In Satz 2 wird die Angabe „dieses Bundesamt“ durch die Angabe „die Flaggenbehörde“ ersetzt.

20. Der bisherige Vierte Abschnitt wird zum Fünften Abschnitt

21. Die bisherigen §§ 19 und 20 werden gestrichen.

22. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 3 Buchstabe c“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1 Nummer 3“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Auf Kauffahrteischiffen, für welche die Befugnis zum Führen der Bundesflagge nach § 11 verliehen ist, finden die in Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Vorschriften des öffentlichen Rechts des Bundes nur insoweit Anwendung, als sie betreffen:

1. die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung,
2. die Besetzung des Schiffes mit Kapitän, Schiffsoffizieren und Mannschaften,
3. die Sicherung der Seefahrt, die Schiffssicherheit einschließlich der Seeunfalluntersuchung sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren, soweit nicht das Recht des Heimatstaates strengere Anforderungen enthält,
4. die Verpflichtung zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute,
5. die Rechte und Verpflichtungen gegenüber den konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland,
6. die Stellung des Kapitäns,

7. das Führen der Flagge,
 8. bei Fischereifahrzeugen die Vorschriften im Zusammenhang mit der Fischereitätigkeit,
 9. die sich aus Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union oder aus Verpflichtungen aufgrund zwischenstaatlicher Vereinbarungen ergebenden Anforderungen.“
- d) Absatz 4 Satz 3 wird gestrichen.
23. § 22 wird gestrichen.
24. In § 22b wird die Angabe „Außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes“ durch die Angabe „Im Ausland“ ersetzt.
25. § 23 wird wie folgt geändert:
- a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „auf Grund des § 22“ durch die Angabe „aufgrund des § 15“ ersetzt.
 - b) In Nummer 1 wird die Angabe „die Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft“ durch die Angabe „Unionsbürger“ ersetzt.
26. § 24 wird gestrichen.

Artikel 2

Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung

Die BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Tabelle in Abschnitt 4 der Anlage wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 wird die Angabe „§ 3 Buchstabe d)“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1 Nummer 4“ ersetzt.
2. In Nummer 4 wird die Angabe „§ 2 Absatz 1 Nummer 3“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 4“ ersetzt.
3. In Nummer 10 wird die Angabe „§ 12 FIRG, §§ 23, 27 FIRV“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 2 FIRG, § 23 FIRV“ ersetzt.
4. In Nummer 139 wird die Angabe „§ 13 Absatz 2 FIRG“ durch die Angabe „§ 13 Absatz 1 FIRG, § 30a FIRV“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Schiffssicherheitsverordnung

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. Januar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 28) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 Regel 2.1.5 Buchstabe b wird die Angabe „§ 3 Buchstabe c“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1 Nummer 3“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Schiffsregisterordnung¹⁾

Die Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133), die zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 31. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1966) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 2 Absatz 1 Nummer 1“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 4“ ersetzt.

2. § 8 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht in das Register ist jedem gestattet. Auf Verlangen ist eine Abschrift der Eintragung zu erteilen; die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen. Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Einsichtnahme in das Schiffsregister zu Informationszwecken durch einzelne Abrufe im Wege eines elektronischen Abrufverfahrens zuzulassen. Sie bestimmen in diesem Fall das Informations- und Kommunikationssystem, über das die Daten aus dem Schiffsregister abrufbar sind, und sind für die Abwicklung des elektronischen Abrufverfahrens zuständig. Die Landesregierungen können die Zuständigkeit durch Rechtsverordnung abweichend regeln. Sie können die Ermächtigungen nach den Sätzen 3 und 5 durch Rechtsverordnung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen. Die Länder können ein länderübergreifendes, zentrales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem bestimmen. Sie können auch eine Übertragung der Abwicklungsaufgaben auf die zuständige Stelle eines anderen Landes vereinbaren.“

3. In § 10 Absatz 1 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

4. § 13 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Bei der Anmeldung eines Seeschiffes sind die das Recht zur Führung der Bundesflagge begründenden Tatsachen nachzuweisen. In den Fällen des § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes wird der Nachweis durch eine Bescheinigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie geführt.“

5. § 57 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

¹⁾ Mit Artikel 4 Nummern 2 und 7 wird ein Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drucksache 20/11878) aufgegriffen.

„(2) Jede Eintragung in die erste und zweite Abteilung des Seeschiffsregisters und des Binnenschiffsregisters ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Erfüllung der Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz, dem Flaggenrechtsgesetz und dem Binnenschiffahrtsaufgabengesetz sowie der örtlich zuständigen Arbeitsschutzbehörde zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dem Seearbeitsgesetz bekanntzumachen. Auf Verlangen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sind diesem unverzüglich die entsprechenden Auszüge aus dem Schiffsregister zu übermitteln.“

6. Nach § 60 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Dem Eigentümer eines Binnenschiffs ist auf Antrag ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffsbrief zu erteilen, in den nur die in § 12 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 bezeichneten Tatsachen und, soweit vorhanden, die einheitliche Schiffsnummer aufzunehmen sind.“

7. § 93 wird durch den folgenden § 93 ersetzt:

„§ 93

Die Vorschriften des Siebenten Abschnitts der Grundbuchordnung gelten sinngemäß. § 133 der Grundbuchordnung findet auf das elektronische Abrufverfahren keine Anwendung.“

Artikel 5

Änderung der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung²⁾

Die Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. November 1994 (BGBl. I S. 3631; 1995 I S. 249), die zuletzt durch Artikel 43 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. bei natürlichen Personen Vorname und Familienname, Geburtsdatum und, falls aus den Eintragungsunterlagen ersichtlich, akademische Grade und frühere Familiennamen; ergibt sich das Geburtsdatum nicht aus den Eintragungsunterlagen und ist es dem Registergericht nicht anderweitig bekannt, soll der Wohnort des Berechtigten angegeben werden;“.

2. § 24 wird durch den folgenden § 24 ersetzt:

„§ 24

Bescheinigungen und Zeugnisse sind unter Angabe des Ortes und Tages zu unterschreiben und mit dem Siegel oder Stempel des Registergerichts zu versehen. Bescheinigungen und Zeugnisse können auch in elektronischer Form im Sinne des § 126a des Bürgerlichen Gesetzbuchs übermittelt werden.“

²⁾ Mit Artikel 5 wird ein Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drucksache 20/11878) aufgegriffen.

3. § 45 wird durch den folgenden § 45 ersetzt:

„§ 45

Für den beglaubigten Auszug aus dem Schiffsbrief ist das Muster maßgebend, das dieser Verordnung als Anlage 7 beigefügt ist. Im Übrigen gelten die §§ 42 und 43 entsprechend.“

4. § 67 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Einsicht erfolgt durch Wiedergabe des betreffenden Registerblatts auf einem Bildschirm. Der Einsicht nehmenden Person kann gestattet werden, das Registerblatt selbst auf dem Bildschirm aufzurufen, wenn technisch sichergestellt ist, dass der Umfang der nach § 8 der Schiffsregisterordnung oder den Vorschriften dieser Verordnung zulässigen Einsicht nicht überschritten wird und Veränderungen des Registerinhalts nicht vorgenommen werden können. Die Landesjustizverwaltungen können weitere Formen der Einsicht in das elektronische Registerblatt ermöglichen.“

5. Im Achten Abschnitt wird die Überschrift des Unterabschnitts 4 durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Unterabschnitt 4

Elektronischer Abruf von Daten“.

6. Die §§ 68 und 69 werden durch die folgenden §§ 68 und 69 ersetzt:

„§ 68

Der Abruf von Daten in einem elektronischen Abrufverfahren aufgrund einer Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 1 Satz 3 der Schiffsregisterordnung berechtigt zur Einsichtnahme in das Register in dem dort bestimmten Umfang sowie zur Fertigung von Abdrucken des Registerblatts. Abdrucke stehen den Ausdrucken nicht gleich. Für den Abruf der der Einsicht unterliegenden Daten ist technisch sicherzustellen, dass ein Abruf jeweils nur einzeln für jedes Registerblatt und dass keine gezielte Suche nach natürlichen Personen möglich ist.

§ 69

(1) Für die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Datenverarbeitung und für die Erhebung der Kosten durch die Justizverwaltung protokolliert das Registergericht alle Abrufe. Im Protokoll dürfen nur das Gericht, die Nummer des abgerufenen Registerblatts, die abrufende Person oder Stelle, das Aktenzeichen oder eine sonstige Kennung des Abrufs, der Zeitpunkt des Abrufs sowie die für die Durchführung des Abrufs verwendeten Daten gespeichert werden.

(2) Die protokollierten Daten dürfen nur für die Zwecke nach Absatz 1 Satz 1 sowie für Zwecke der Datenschutzkontrolle verarbeitet werden. Sie sind in geeigneter Weise vor Missbrauch zu schützen.

(3) Die nach Absatz 1 gefertigten Protokolle werden vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Zahlung der Kosten erfolgt ist, vernichtet. Im Fall der Einlegung eines Rechtsbehelfs mit dem Ziel der Rückerstattung verlängert sich die Aufbewahrungsfrist jeweils um den Zeitraum von der Einlegung bis zur rechtskräftigen Entscheidung über den Rechtsbehelf.“

- 7. § 70 wird gestrichen.
- 8. § 81 wird durch den folgenden § 81 ersetzt:

„§ 81

§ 16 Nummer 1 in der seit dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 8 dieses Gesetzes] geltenden Fassung ist auch auf Eintragungen anzuwenden, die vor diesem Zeitpunkt beantragt, aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgenommen worden sind.“

- 9. Nach Anlage 6a wird die folgende Anlage 7 eingefügt:

„Anlage 7
(zu § 45)

Bundesrepublik Deutschland



Amtlich beglaubigter Auszug aus dem Schiffsbrief

In dem vom unterzeichneten Gericht kraft gesetzlicher Anordnung geführten Schiffsregister ist das

Schiff:.....

aufgrund glaubhafter Nachweisungen unter Nr.

eingetragen wie folgt:

1. Name, Nummer oder sonstige Merkzeichen:.....

.....

2. Einheitliche europäische Schiffsnummern (ENI):.....

(soweit vorhanden)

3. Gattung, Hauptbaustoff:.....

4. Jahr des Stapellaufs, Bauort, Schiffswerft:.....

.....

5. Heimatort:.....

6. Tragfähigkeit, Wasserverdrängung, Maschinenleistung:

a) Tragfähigkeit in t /Wasserverdrängung in m³:.....

b) Maschinenleistung:.....

c) Eichschein oder eine andere geeignete Urkunde:.....

.....

....., den.....

(Ort)

(Datum)

(Siegel)

Amtsgericht“.

Artikel 6

Änderung des Justizverwaltungskostengesetzes³⁾

Das Justizverwaltungskostengesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2586, 2655), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 7. April 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 109) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Teil 1 Hauptabschnitt 1 Abschnitt 5 der Anlage wird wie folgt geändert:

1. In der Gliederung wird in der Angabe zu Teil 1 Hauptabschnitt 1 Abschnitt 5 die Angabe „**automatisierten**“ gestrichen.
2. In der Überschrift zu Teil 1 Hauptabschnitt 1 Abschnitt 5 wird die Angabe „**automatisierten**“ gestrichen.
3. In Nummer 1150 wird im Gebührentatbestand die Angabe „**,auch i.V.m. § 69 Abs. 1 Satz 2 SchRegDV,**“ gestrichen.

Artikel 7

Änderung der Flaggenrechtsverordnung

Die Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389), die zuletzt durch Artikel 178 des Gesetzes vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Zweiten Abschnitts Unterabschnitt 1 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„1.

Allgemeine Antragsvoraussetzungen“

2. § 2 wird durch den folgenden § 2 ersetzt:

„§ 2

(1) Für die Erteilung eines Flaggenscheins, Flaggenzertifikates oder einer Flaggenbescheinigung im Sinne des § 3 des Flaggenrechtsgesetzes ist ein Antrag bei der Flaggenbehörde zu stellen. Im Antrag sind folgende Daten anzugeben:

1. der Name des Schiffs,
2. die IMO-Schiffsidentifikationsnummer, soweit vorhanden,

³⁾ Mit Artikel 6 wird ein Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drucksache 20/11878) aufgegriffen.

3. der Fahrzeugtyp oder die Gattung und der Hauptbaustoff des Schiffs,
4. der Bauort sowie das Datum des Stapellaufs oder der Kiellegung oder das Baujahr,
5. der Hafen im Sinne von § 9 Absatz 1 Satz 2 bis 4 oder Absatz 2 des Flaggenrechtsgesetzes,
6. der Name, die Staatsangehörigkeit und der Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers; bei Personengesellschaften die Gesellschafter und bei juristischen Personen die Geschäftsführer oder Vorstandsmitglieder,
7. der Name jeder beauftragten Person nach § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes, sofern eine solche zu benennen ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Angaben sind durch die Vorlage geeigneter Nachweise glaubhaft zu machen.“

3. Die §§ 3 bis 5 werden gestrichen.
4. In der Überschrift des Unterabschnitts 1a wird die Angabe „§ 2 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 4“ ersetzt.
5. § 5a wird durch den folgenden § 5a ersetzt:

„§ 5a

Ist vom Eigentümer eines Seeschiffes eine Person nach § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes zu benennen, so hat er gegenüber der Flaggenbehörde

1. eine schriftliche Erklärung der beauftragten Person vorzulegen, in der sich diese verpflichtet, die in § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes genannten Aufgaben in vollem Umfang wahrzunehmen,
 2. eine aktuelle Meldebescheinigung der beauftragten Person, bei einer Gesellschaft einen Handelsregisterauszug vorzulegen,
 3. die Angaben nach § 2 Absatz 1 und die Ergebnisse der amtlichen Vermessung glaubhaft zu machen und
 4. soweit vorhanden, das Unterscheidungssignal mitzuteilen.“
6. § 5b wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 2 Absatz 1 Nummer 3“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 4“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „§ 5a Nr. 1“ durch die Angabe „§ 5a Nummer 1“ ersetzt.
 - b) Die Absätze 2 und 3 werden durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Die Flaggenbehörde hat der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation eine digitale Kopie der nach Absatz 1 erteilten Bescheinigung zu übersenden.

(3) Ist eine beauftragte Person nicht oder nicht mehr benannt und ernennt der Eigentümer nicht innerhalb der von der Flaggenbehörde gesetzten Frist eine beauftragte Person, entfällt das Recht zum Führen der Bundesflagge.“

- c) In Absatz 4 wird die Angabe „für Transport und Verkehrswirtschaft“ durch die Angabe „Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ ersetzt.

7. § 5c wird durch den folgenden § 5c ersetzt:

„§ 5c

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist im Rahmen ihrer Befugnisse nach der Schiffssicherheitsverordnung berechtigt, bei Fehlen oder Wegfall der in § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes genannten Voraussetzungen die Weiterfahrt des Seeschiffes im deutschen Hoheitsgebiet zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zuzulassen, die sicherstellen, dass die Hoheitsgewalt und Kontrolle des Flaggenstaates über das Schiff wirksam ausgeübt werden kann.“

8. § 6 wird durch den folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Für die Zuteilung der Unterscheidungssignale der Schiffe ist in den Fällen der §§ 10 und 11 des Flaggenrechtsgesetzes die Flaggenbehörde zuständig.“

9. § 7 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 11 Absatz 1“ ersetzt.
- b) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1 Satz 2“ durch die Angabe „§ 11 Absatz 2“ ersetzt.

10. § 8 wird durch den folgenden § 8 ersetzt:

„§ 8

(1) In dem Antrag sind neben den in § 2 Absatz 1 genannten Daten die Ergebnisse der amtlichen Vermessung anzugeben sowie

1. in den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 1
 - a) die Baunummer des Schiffes und
 - b) bei einer Überführungsfahrt der Hafen, in den das Schiff überführt werden soll;
2. in den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 2 das Schiffsregister, in dem das Schiff eingetragen ist oder zuletzt eingetragen war, und die bisherige Nationalflagge des Schiffes;
3. in den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 3 neben den in Nummer 2 genannten Angaben

- a) der Name und der Wohnsitz oder Sitz des Eigentümers,
- b) die das Nutzungsrecht des Ausrüsters begründenden Tatsachen und die Dauer dieses Rechts und
- c) die Tatsachen, aus denen sich ergibt, dass der Ausrüster zu dem Personenkreis des § 1 oder des § 2 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes gehört.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Angaben sind durch die Vorlage geeigneter Nachweise glaubhaft zu machen. Ferner sind vorzulegen:

1. ein Nachweis über das Ergebnis der amtlichen Vermessung,
2. in den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 2 die amtliche Bestätigung der zuständigen ausländischen Behörde oder eines Konsulates des in Betracht kommenden ausländischen Staates, dass dessen Recht dem Führen der Bundesflagge nicht entgegensteht, und
3. in den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 3 die Erklärung des Eigentümers, dass er dem Flaggenwechsel für die Dauer des Nutzungsrechts des Ausrüsters zustimmt.“

11. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „einschließlich der erforderlichen vorausgehenden Fahrten“ durch die Angabe „oder die erforderlichen Werftprobefahrten“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird gestrichen.

12. Die §§ 10 und 11 werden durch die folgenden §§ 10 und 11 ersetzt:

„§ 10

Die Flaggenbehörde hat der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation eine Abschrift des Flaggenscheins zu übersenden und sie im Fall einer Änderung oder Ungültigkeit des Flaggenscheins zu informieren.

§ 11

Der Antragsteller hat der Flaggenbehörde unverzüglich alle Veränderungen der in § 8 bezeichneten Angaben anzuzeigen.“

13. § 12 wird gestrichen.

14. § 14 wird gestrichen.

15. § 15 wird durch den folgenden § 15 ersetzt:

„§ 15

Für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart nicht zur Seefahrt im Sinne des § 1 des Flaggenrechtsgesetzes bestimmt sind, kann ein Flaggenzertifikat nicht erteilt werden.“

16. § 16 wird wie folgt geändert.

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „In dem Antrag sind die in § 3 Abs. 1 Nr. 1, 3 bis 5, 7 bis 9 genannten Daten sowie folgende Identitätsmerkmale des Schiffes anzugeben.“ durch die Angabe „In dem Antrag sind neben den in § 2 genannten Daten folgende Identitätsmerkmale des Schiffes anzugeben.“ ersetzt.

bb) In Nummer 4 wird die Angabe „Merkmale.“ durch die Angabe „Merkmale,“ ersetzt.

cc) Nach Nummer 4 werden die folgenden Nummern 5 und 6 eingefügt:

„5. die den Erwerb des Eigentums begründenden Tatsachen und

6. die Nationalflagge, die das Schiff zuletzt geführt hat.“

b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Die in Absatz 2 genannten Angaben sind durch die Vorlage geeigneter Nachweise glaubhaft zu machen. Jede Veränderung der im Antrag gemachten Angaben ist vom Eigentümer unverzüglich der Flaggenbehörde anzuzeigen.“

17. Die §§ 17 und 18 werden durch die folgenden §§ 17 und 18 ersetzt:

„§ 17

Ist eine beauftragte Person nach § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes zu benennen, so ist bei der Ausstellung eines Flaggenzertifikats eine gesonderte Bescheinigung nach § 5b Absatz 1 nicht erforderlich.

§ 18

Flaggenzertifikate sind spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit ihrer Ausstellung ungültig.“

18. In der Überschrift des Dritten Abschnitts wird die Angabe „Genehmigung der Führung einer anderen Nationalflagge“ durch die Angabe „Ausflaggungsgenehmigung“ ersetzt.

19. § 19 wird durch den folgenden § 19 ersetzt:

„§ 19

(1) Die Ausflaggungsgenehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Ausflaggungsstaat von der Flaggenbehörde mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr nach Absatz 2 als Ausflaggungsstaat anerkannt worden ist und er das Führen seiner Nationalflagge nach Absatz 3 gestattet hat.

(2) Eine Anerkennung als Ausflaggungsstaat kann erfolgen, wenn das Auswärtige Amt die außenpolitische Unbedenklichkeit bestätigt hat und der Ausflaggungsstaat

1. Vertragspartei der in Anlage 2 genannten internationalen Übereinkommen ist,
2. Mitglied in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization - IMO) ist und
3. dem Seeschiff entweder aufgrund seines nationalen Rechts oder aufgrund einer Verpflichtungserklärung gegenüber der Flaggenbehörde unverzüglich die Befugnis zum Führen seiner Nationalflagge entzieht, sobald die Ausflagungsgenehmigung nicht mehr wirksam ist.

(3) Der künftige Flaggenstaat hat der Flaggenbehörde zu bestätigen, dass

1. er dem Führen seiner Nationalflagge durch das jeweilige Schiff für die Dauer der Ausflagungsgenehmigung zustimmt,
2. er dem Schiff unverzüglich die Befugnis zum Führen seiner Nationalflagge entzieht, sobald die Ausflagungsgenehmigung nicht mehr wirksam ist und
3. das Schiff einschließlich der Hypotheken im deutschen Schiffsregister eingetragen bleiben kann.“

20. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen des Schiffes,
2. soweit erteilt, die Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nummer),
3. den Fahrzeugtyp oder die Gattung und den Hauptbaustoff,
4. den Bauort sowie das Datum des Stapellaufs oder der Kiellegung oder das Baujahr,
5. den Hafen im Sinne des § 9 des Flaggenrechtsgesetzes,
6. den Namen, die Staatsangehörigkeit und den Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers; bei Personengesellschaften die Gesellschafter und bei juristischen Personen die Geschäftsführer oder Vorstandsmitglieder,
7. der Name jeder beauftragten Person nach § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes, sofern eine solche zu benennen ist,
8. das von einem Registergericht zugeteilte Unterscheidungssignal,
9. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung,
10. die Nationalflagge, die das Schiff zuletzt geführt hat, und
11. das Schiffsregister, in dem das Schiff eingetragen ist oder zuletzt eingetragen war; im zweiten Falle auch den Zeitpunkt der Löschung.“

b) In Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a wird die Angabe „Telekommunikationsverbindungen“ durch die Angabe „Kontaktdaten“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 5 wird durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. zu Absatz 2 Nummer 5 eine Bescheinigung des künftigen Flaggenstaates nach § 19 Absatz 3;“.

d) Absatz 3a wird durch den folgenden Absatz 3a ersetzt:

„(3a) Die Staatsangehörigkeit des Eigentümers und des Antragstellers sowie die sonstigen Angaben nach Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a sind glaubhaft zu machen. Der Antragsteller hat die nach Absatz 3 vorzulegenden Unterlagen bis zum Ablauf der Genehmigung im Original aufzubewahren und auf Verlangen der Flaggenbehörde erneut vorzulegen.“

e) In Absatz 4 wird die Angabe „Satz 1 und 2“ gestrichen.

f) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:

„(5) Der Antrag muss mindestens zehn Werktage vor der geplanten Ausflagung gestellt werden.“

21. § 20a Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Angaben sind durch Vorlage von Ablichtungen geeigneter Unterlagen, insbesondere der entsprechenden Besatzungslisten, Ausbildungsverträge, Heuerverträge und Dienstbescheinigungen, nachzuweisen.“

22. § 21 wird durch den folgenden § 21 ersetzt:

„§ 21

In das Flaggenregister nach § 12 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes werden neben einer fortlaufenden Nummer und dem Datum der Eintragung folgende Daten aufgenommen:

1. die Art des Ausweises, das Datum seiner Erteilung und im Fall der Befristung die Gültigkeitsdauer;
2. bei Schiffen, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind,
 - a) der aus den Abteilungen I und II des Schiffsregisters ersichtliche Inhalt,
 - b) die Nationalflagge, die das Schiff zuletzt geführt hat,
 - c) das Schiffsregister, in dem das Schiff zuletzt eingetragen war, und der Zeitpunkt der Löschung, und
 - d) die in der Bescheinigung nach § 5b Absatz 1 genannte beauftragte Person nach § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes, sofern eine solche zu benennen ist;
3. bei Schiffen, für die ein Flaggenzertifikat erteilt worden ist,
 - a) der Schiffsname,

- b) der Fahrzeugtyp und der Hauptbaustoff,
 - c) der Bauort und das Baujahr,
 - d) der Hafen im Sinne des § 9 des Flaggenrechtsgesetzes,
 - e) der Name des Eigentümers,
 - f) die Rumpflänge des Schiffes und
 - g) die Nummer des Flaggenzertifikats;
4. bei Schiffen, für die eine Flaggenbescheinigung ausgestellt worden ist, die in § 2 Absatz 1 bezeichneten Daten sowie
- a) der Name des Eigentümers,
 - b) das Unterscheidungssignal,
 - c) die Ergebnisse der amtlichen Vermessung,
 - d) die Nationalflagge, die das Schiff zuletzt geführt hat, und
 - e) das Schiffsregister, in dem das Schiff eingetragen ist oder zuletzt eingetragen war;
5. in den Fällen der §§ 10 und 11 des Flaggenrechtsgesetzes zusätzlich zu den unter Nummer 4 bezeichneten Daten der Inhalt der verliehenen Berechtigung;
6. in den Fällen des § 7 des Flaggenrechtsgesetzes der Ausrüster, der neue Flaggenstaat und der Zeitraum, währenddessen das Recht zum Führen der Bundesflagge nicht ausgeübt werden darf;
7. alle Veränderungen der unter den Nummern 1 bis 6 bezeichneten Daten.“
23. § 22 wird gestrichen.
24. In § 23 Satz 1 wird nach der Angabe „§ 12“ die Angabe „Absatz 2“ eingefügt.
25. § 24 wird durch den folgenden § 24 ersetzt:

„§ 24

(1) Mit dem Antrag auf Eintragung in das Internationale Seeschiffregister hat der Eigentümer die Tatsachen glaubhaft zu machen, aus denen sich ein Betrieb des Schiffes im internationalen Verkehr ergibt. Ein Schiff wird im internationalen Verkehr im Sinne des § 12 Absatz 2 des Flaggenrechtsgesetzes betrieben, wenn es überwiegend zu Folgendem eingesetzt wird:

- 1. zur Beförderung von Personen oder Gütern im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See, oder
- 2. außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen, Bergen, Kabel- oder Rohrlegen, Nassbaggern, zum Aufsuchen von Bodenschätzen, Errichten von Bauwerken auf See oder zur Versorgung von Windenergieanlagen auf See.

(2) Der Antragsteller hat alle Veränderungen der für die Eintragung erheblichen Tatsachen unverzüglich gegenüber der Flaggenbehörde anzuzeigen.“

26. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „(1)“ gestrichen.
- b) Absatz 2 wird gestrichen.

27. § 27 wird gestrichen.

28. § 28 Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die Flaggenbehörde hat die Anträge in elektronischer Form auf der Internetseite deutsche-flagge.de zur Verfügung zu stellen.“

29. § 29 wird durch den folgenden § 29 ersetzt:

„§ 29

Das Bundesministerium für Verkehr gibt die Muster der amtlichen Ausweise über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge und die Muster der Formblätter zur lückenlosen Stammdatendokumentation im Sinne des § 13 des Flaggenrechtsgesetzes im Verkehrsblatt bekannt.“

30. § 30 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Anzeige des Schiffsnamens und dessen Änderung ist an die Flaggenbehörde zu richten.“

31. § 30a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird die Angabe „Bescheinigung über die lückenlose“ durch die Angabe „Ausstellung der lückenlosen“ ersetzt und die Angabe „Abs. 2 Satz 1“ gestrichen.
- bb) Satz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Flaggenbehörde hat die lückenlose Stammdatendokumentation in deutscher und englischer Sprache abzufassen.“

c) Absatz 4 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Richtigkeit und Vollständigkeit der aktualisierten Stammdatendokumentation zu überprüfen.“

32. § 31 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Absatz 2 gilt nicht für das Schiffszertifikat.“

33. Die Anlage wird durch die folgende Anlage ersetzt:

„Anlage

(zu § 19)

Internationale Übereinkommen

1. Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit Anlage und Anhang sowie Protokolle von 1978 und 1988 zu diesem Übereinkommen (SOLAS) (BGBl. 1979 II S. 141, 1980 II S. 525, 1983 II S. 784, 1994 II S. 2458 sowie Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43);
2. Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sowie Protokoll von 1978 und Protokoll von 1997 zu diesem Übereinkommen (MARPOL) mit Anlagen I, II, III, IV, V und VI (BGBl. 1982 II S. 2);
3. Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 mit Anlage und Protokoll von 1988 (BGBl. 1969 II S. 249, 1977 II S. 164, 1994 II S. 2457 sowie Anlageband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 2);
4. Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) (BGBl. 1982 II S. 297).“

Artikel 8

Änderung des Seefischereigesetzes

Das Seefischereigesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Juli 1998 (BGBl. I S. 1791), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 31 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Ernährung und Landwirtschaft“ durch die Angabe „Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (Bundesministerium)“ ersetzt.
 - b) In Absatz 5 und in Absatz 7 Satz 1 und Satz 4 wird jeweils die Angabe „für Ernährung und Landwirtschaft“ gestrichen.
2. Nach § 2 wird der folgende § 2a eingefügt:

„§ 2a

Fanglizenzen; Verordnungsermächtigung

(1) Einer Person ohne Wohnsitz oder Sitz im Inland wird eine Fanglizenz nur erteilt, wenn sie der Bundesanstalt eine Person nach Absatz 3 (beauftragte Person) benennt.

(2) Dem Fanglizenzinhaber ist die gewerbliche Nutzung lebender aquatischer Ressourcen mit einem Fischereifahrzeug untersagt, wenn

1. er über keinen Wohnsitz oder Sitz im Inland verfügt und
2. für ihn keine beauftragte Person benannt ist.

Im Falle des Satzes 1 kann die Bundesanstalt eine Fanglizenz aufheben; die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. Der Fanglizenzinhaber hat der Bundesanstalt den Eintritt eines Umstandes nach Satz 1 Nummer 1 oder 2 unverzüglich anzuzeigen.

(3) Eine beauftragte Person ist eine Person mit Sitz oder Wohnsitz im Inland, die bevollmächtigt ist, den Fanglizenzinhaber in allen den Fischreibetrieb betreffenden Angelegenheiten zu vertreten. Die beauftragte Person ist Zustellungsadressatin für alle verwaltungsrechtlichen Angelegenheiten; sie ist verpflichtet, Maßnahmen der zuständigen Fischereibehörde und der sonstigen zuständigen Stellen der Fischereiverwaltung unverzüglich dem Fanglizenzinhaber mitzuteilen. Die beauftragte Person kann auch die beauftragte Person im Sinne von § 2 Absatz 4 des Flaggenrechtsgesetzes sein.

(4) Das Bundesministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zur Durchführung des Absatzes 1 in Verbindung mit Absatz 3 den Nachweis der Verantwortlichkeit der beauftragten Person und die hierfür erforderlichen Anzeigepflichten zu regeln sowie die sich bei Wegfall dieses Nachweises ergebenden Folgen für die Fanglizenz zu bestimmen.“

3. § 3 Absatz 1 Satz 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „für Ernährung und Landwirtschaft“ gestrichen.
 - b) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. für das die Befugnis zum Führen der Bundesflagge gemäß § 11 Absatz 1 oder Absatz 2 des Flaggenrechtsgesetzes verliehen wurde,“
4. § 14 Absatz 3 Nummer 12 und 13 wird durch die folgenden Nummern 12 bis 14 ersetzt:

„12. rechtskräftige oder bestandskräftige Entscheidungen einer Behörde über das Ruhen, die Entziehung oder die Wiedererteilung eines Befähigungszeugnisses für den nautischen Schiffsdienst auf Fischereifahrzeugen oder eines Anerkennungsvermerks nach den seeschiffrechtsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb der Befähigungszeugnisse für nautische Schiffsoffiziere, Nebenbestimmungen, Datum der Rechtskraft oder Bestandskraft der Entscheidung,

13. die nationale Referenz-Inspektionsberichtsnummer und das dazugehörige Aktenzeichen der jeweils zuständigen Behörde sowie

14. die Angabe, dass ein Verstoß als schwer einzustufen ist, soweit dies nicht bereits aus den Angaben nach Nummer 9 hervorgeht.“
5. In § 15 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 Satz 1 wird jeweils die Angabe „für Ernährung und Landwirtschaft“ gestrichen.
6. § 18 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 Nummer 1 wird durch die folgenden Nummern 1 bis 1b ersetzt:

„1. entgegen § 2a Absatz 2 Satz 1 eine aquatische Ressource nutzt

- 1a. entgegen § 2a Absatz 2 Satz 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig erstattet,
- 1b. ohne Erlaubnis nach § 3 Absatz 1 Satz 1 die Seefischerei ausübt,“ .
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „Nummer 1 bis 3 “ durch die Angabe „Nummer 1,1b bis 3“ ersetzt.
- c) In Absatz 5 wird die Angabe „Nummer 1 bis 5“ durch die Angabe „Nummer 1, 1b bis 5“ ersetzt.
- d) In Absatz 6 Satz 1 und Satz 2 wird jeweils die Angabe „für Ernährung und Landwirtschaft“ gestrichen.
7. In § 20 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und § 21 Satz 1 wird jeweils die Angabe „für Ernährung und Landwirtschaft“ gestrichen.
8. § 22a wird gestrichen.

Artikel 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ... [einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Flaggenrecht

Das Flaggenrechtsgesetz (FIRG) soll modernisiert werden. Hierfür werden behördliche Zuständigkeiten klarer und die gesetzlichen Regelungen verständlicher gefasst. Bestehende Regelungslücken werden geschlossen und veraltete Regelungen aufgehoben.

Im Einzelnen:

a) Bislang war die Zuständigkeitsverteilung im FIRG wenig systematisch; so werden die Aufgaben zugewiesen

- unmittelbar dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH),

- der „Flaggenbehörde“, obwohl diese im FIRG nicht bestimmt wird, sondern erst durch die Flaggenrechtsverordnung (FIRV),

- dem Bundesministerium für Verkehr, welches dann jedoch alle ihm zugewiesenen Aufgaben wiederum im Wege der Rechtsverordnung auf das BSH übertragen hat (§ 22 Absatz 1 Nummer 6 FIRG).

b) Bisher war das Flaggenrecht als Hauptregister in der FIRV verankert, während das Internationale Seeschiffsregister, welches das BSH als Anlage zum Flaggenrecht führt, im FIRG geregelt war. Dies erscheint nicht sachgerecht.

c) Deutschen Staatsangehörigen mit Wohnsitz im Ausland war es nach den Bestimmungen des FIRG bislang nicht gestattet, die Bundesflagge zu führen. Dies erscheint sachwidrig und soll mittels Ergänzung von § 2 geändert werden.

d) Zudem fehlt es an einer Regelung der Flaggenführungsbefugnis in den Fällen hälftigen Miteigentums eines Deutschen.

2. Schiffsregisterrecht

Die von der Schiffsregisterordnung (SchRegO) und der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV) vorgesehenen Verfahrensabläufe entsprechen nicht dem modernen digitalen Standard und stehen dadurch einer zügigen und effizienten Verfahrensgestaltung im Weg.

Zwar wurden die Voraussetzungen geschaffen, Schiffsregister maschinell führen zu können. Von dieser Möglichkeit haben auch bereits mehrere Länder Gebrauch gemacht. Die maschinelle Registerführung allein ist aber nicht ausreichend, um dem Bedürfnis der Rechtssuchenden nach einer möglichst zügigen und unkomplizierten Einsicht in das Schiffsregister beziehungsweise der Erteilung von Ausdrucken hieraus nachzukommen.

Das Schiffsregister (i.e. das Registerblatt im Sinne des § 7 SchRegO) ist gemäß § 8 Absatz 1 Satz 1 SchRegO öffentlich; die Einsicht ist jedermann gestattet. Eine rechtliche Prüfung der Einsichtsberechtigung durch die Registergerichte findet nicht statt. Gegen Gebühr kann

die Einsicht begehrende Person zudem einen einfachen oder beglaubigten bzw. amtlichen Ausdruck des Registerblattes erhalten (§ 8 Absatz 1 Satz 2 SchRegO, § 65 SchRegDV).

Obgleich das Gesetz für das Schiffsregister ein Einsichtsrecht für jedermann vorsieht, sind einer elektronischen Einsicht durch die bundesgesetzlichen Regelungen weiterhin Grenzen gesetzt. Die SchRegO und SchRegDV sehen derzeit ein dem Grundbuchverfahren entlehntes automatisiertes Abrufverfahren vor (§ 93 Satz 1 SchRegO i.V.m. § 133 GBO). Demnach kann jedoch (nur) ausgewählten Stellen eine Genehmigung zur Teilnahme am automatisierten Abrufverfahren erteilt werden.

Diese Einschränkungen sind für das Schiffsregister nicht gerechtfertigt. § 12 Absatz 1 Satz 1 GBO setzt ein berechtigtes Interesse für die Einsicht in das Grundbuch voraus; für den eingeschränkten Personenkreis, der das automatisierte Abrufverfahren für Grundbuchdaten nutzen darf, wird das berechnete Interesse vermutet. Dagegen ist das Schiffsregister gemäß § 8 Absatz 1 Satz 1 SchRegO ohne Einschränkungen für jedermann einsehbar. Die Öffentlichkeit des Schiffsregisters ist – im Vergleich zu der eingeschränkten Einsichtsmöglichkeit in das Grundbuch – in einer Erleichterung des Handelsverkehrs begründet. Sie soll die notwendige Transparenz über die Eigentumsverhältnisse an Schiffen als wirtschaftlich bedeutsame Güter schaffen.

Im Übrigen führen die Normen der SchRegO und der SchRegDV derzeit dazu, dass ein direkter elektronischer Zugriff auf das Schiffsregister durch „jedermann“ nicht erfolgen kann, sondern vielmehr eine Gerichtsperson zwischengeschaltet sein muss.

Im Ergebnis entsteht nach den derzeit geltenden Normen die widersprüchliche Situation, dass ein elektronischer Abruf aus dem Schiffsregister nur wenigen Berechtigten gestattet werden könnte und ein direkter elektronischer Zugriff auf das Schiffsregister ohne Zwischenschaltung einer Gerichtsperson nicht möglich wäre, während einem Antrag auf Einsichtnahme auf den Geschäftsstellen der Registergerichte ohne Prüfung eines berechtigten Interesses in jedem Fall nachgekommen werden müsste.

Um die elektronische Einsichtnahme in das Schiffsregister jedermann in gleichem Maße wie bei der Einsichtnahme vor Ort ermöglichen zu können, bedarf es der Schaffung einer neuen Rechtsgrundlage und der teilweisen Anpassung bestehender Normen.

Datenschutzrechtliche Bedenken gegen die vorgeschlagene Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Zulassung eines direkten elektronischen Abrufverfahrens für jedermann bestehen nicht. Mit der Öffentlichkeit des Schiffsregisters (§ 8 Absatz 1 Satz 1 SchRegO) geht naturgemäß einher, dass personenbezogene Daten der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Die Gefahr des Missbrauchs personenbezogener Daten ist bei einem elektronischen Abrufverfahren gegenüber der traditionellen Einsichtnahme nicht wesentlich erhöht. Die vorgeschlagenen Neuregelungen tragen zudem durch verschiedene Mechanismen dazu bei, das theoretische Potential eines Missbrauchs der erlangten Informationen einzudämmen und ein elektronisches Abrufverfahren nur in einem den Informationsinteressen der Nutzerinnen und Nutzer angemessenen Umfang zuzulassen. Im Übrigen beschränkt sich die neue Rechtsgrundlage für eine elektronische Abrufmöglichkeit auf die Registerblätter im Sinne des § 7 SchRegO: Ein elektronischer Abruf der Registerakten und der zur Eintragung eingereichten Bezugsurkunden, die sensible personenbezogene Daten enthalten, wird nicht möglich sein. Die Einsichtnahme in die Registerakten und die Bezugsurkunden wird gemäß § 8 Absatz 2 SchRegO weiterhin zusätzlichen Voraussetzungen unterliegen, namentlich der Glaubhaftmachung eines berechtigten Interesses, und deshalb die Prüfung durch eine Gerichtsperson erfordern. Gleiches gilt im Hinblick auf die Einsicht in das Schiffsbauregister nach § 65 Absatz 2 SchRegO, das von den Neuregelungen nicht betroffen ist.

3. Seefischereirecht:

Nach dem Unionsrecht bedarf ein Fischereifahrzeug einer Fanglizenz (Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009). In Fällen, in denen der Fanglizenzinhaber im Ausland sitzt, wird für fischereirechtliche Belange eine verantwortliche Person im Inland beauftragt, damit die Fischereiverwaltung gegebenenfalls eine Handhabe gegen Fanglizenzinhaber hat, die das Fischereirecht verletzen. Im Zuge der Modernisierung des Flaggenrechtsgesetzes soll unter anderem die fischereibezogene Sonderregelung des § 2 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b Flaggenrechtsgesetz entfallen. Um die bisherige Praxis fortsetzen und eine effektive Fischereiverwaltung ermöglichen zu können, ist eine entsprechende – moderne und mit verhältnismäßigem Aufwand zu befolgende - Vorschrift in das Seefischereigesetz aufzunehmen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. FIRG, FIRV

Um die unter A. I. genannten Unzulänglichkeiten zu beseitigen, werden folgende Änderungen im Flaggenrecht vorgenommen:

a) Im Interesse der Rechtsklarheit wird das BSH unmittelbar auf Ebene des FIRG als „Flaggenbehörde“ benannt; sämtliche Zuständigkeiten der Flaggenbehörde werden ihr auf Gesetzesebene zugewiesen. Hierfür werden einige Regelungen aus der FIRV in das FIRG überführt.

b) Das Flaggenreister und das Internationale Seeschiffregister werden einheitlich auf Gesetzesebene geregelt und dort einer einheitlichen datenschutzrechtlichen Regelung zugeführt. Die entsprechenden Regelungen aus der FIRV werden in das FIRG überführt.

c) Deutschen mit Wohnsitz im Ausland wird künftig das Recht zum Führen der Bundesflagge eingeräumt. Voraussetzung hierfür ist die Benennung einer beauftragten Person im Inland.

d) In den Fällen des hälftigen Miteigentums eines Deutschen besteht künftig das Recht zum Führen der Bundesflagge.

Darüber hinaus werden Vorschriften, deren Regelungsgehalt sich erledigt hat oder die in der Praxis keinen Anwendungsbereich (mehr) haben, aufgehoben.

2. SchRegO

Mit § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E wird eine neue Ermächtigungsgrundlage für die Länder geschaffen, die es ihnen ermöglicht, die Einsichtnahme in das Schiffsregister über ein elektronisches Abrufverfahren zuzulassen. Die §§ 68, 69 SchRegDV-E bilden die Grundlagen für die weitere technische Ausgestaltung des elektronischen Abrufverfahrens ab. Das bislang bestehende - und mit der von § 8 Absatz 1 Satz 1 SchRegO vorgesehenen Öffentlichkeit des Schiffsregisters nicht vereinbarende - automatisierte Abrufverfahren für einen eingeschränkten Teilnehmerkreis nach § 93 SchRegO in Verbindung mit § 133 GBO wird abgeschafft.

Diese Änderungen machen entsprechende Anpassungen in dem Gesetz über Kosten in Angelegenheiten der Justizverwaltung (JVKostG) erforderlich.

Die Artikel 4 Nummern 2 und 5 sowie die Artikel 5 und 6 greifen dabei einen Gesetzentwurf des Bundesrates auf (BT-Drucksache 20/11878), der aufgrund des Diskontinuitätsgrundsatzes nicht mehr in der 20. Legislaturperiode beschlossen werden konnte.

3. SeeFischG

Sofern eine Person keinen Wohnsitz oder Sitz in Deutschland hat, soll sie eine Fanglizenz nur erhalten, wenn sie der Bundesanstalt eine beauftragte Person benennt. Das Konzept der beauftragten Person soll demjenigen in § 2 Flaggenrechtsgesetz in der Fassung entsprechen, die das Flaggenrechtsgesetz durch die vorliegende Änderung erhalten soll. Sofern eine Person, der in der Vergangenheit eine Fanglizenz erteilt wurde, ihren Wohnsitz oder Sitz in Deutschland aufgibt, zum Beispiel durch dessen Verlagerung ins Ausland, soll die Fanglizenz ihre Gültigkeit verlieren, es sei denn, der Fanglizenzinhaber hat eine beauftragte Person in Deutschland benannt. Ändern sich relevante Tatsachen, soll dies der Bundesanstalt unverzüglich mitzuteilen sein. Die Bereitschaft der benannten Person, beauftragte Person im Sinne der Vorschrift zu sein, sowie ihr Wohnsitz oder Sitz in Deutschland, sollen gegenüber der Bundesanstalt nachzuweisen sein.

III. Alternativen

- Beibehaltung des status quo mit den unter A. I. genannten Unzulänglichkeiten. Eine Regelung auf untergesetzlicher Ebene kommt nicht in Betracht. Die oben beschriebenen Ziele können nur durch Änderung insbesondere des FIRG erreicht werden. Eine Regelung auf Ebene der Rechtsverordnung wäre nicht zulässig; insbesondere kann auf Verordnungsebene keine Erweiterung des Kreises der zur Flaggenführung Berechtigten erfolgen.

- Ohne die neu geschaffene Zustellungsmöglichkeit im SeeFischG hat die Bundesverwaltung keine Handhabe gegen Fanglizenzinhaber im Ausland, die das Fischereirecht verletzen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

- In Bezug auf das Flaggenrechtsgesetz ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Nummer 21 des Grundgesetzes (GG).

- Bzgl. der Artikel 4 bis 6 folgt die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 und 11 GG. Eine bundesgesetzliche Regelung ist geboten, weil einheitliche Regelungen über den elektronischen Abruf von Daten aus dem Schiffsregister und über die Erhebung der Kosten zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich sind; sie sind als Regelungen für den Schiffsverkehr typischerweise länderübergreifend, Artikel 72 Absatz 2 GG.

- Zu Artikel 8: Der Bund hat nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 17 Grundgesetz die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für die Hochsee- und Küstenfischerei.

Das Gesetz bedarf gemäß Artikel 74 Absatz 2 GG nicht der Zustimmung des Bundesrates.

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

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Insbesondere besteht das Erfordernis der Benennung einer beauftragten Person einheitlich bei allen Sachverhalten mit Auslandsbezug. Es wird insbesondere auch für Deutsche mit Wohnsitz im Ausland eingeführt (vgl. § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b FIRG-E).

Auch § 2a SeeFischG-E ist mit Unions- und Völkerrecht vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Regelungsvorhaben dient der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung unter folgenden Aspekten:

a) Flaggenrecht

- Zuständigkeiten der Flaggenbehörde werden klarer geregelt.
- Flaggenrechtliche Regelungen, die sich inhaltlich erledigt oder in der Praxis keinen Anwendungsbereich haben, werden aufgehoben.
- Einzelne flaggenrechtliche Regelungen und Verwaltungsverfahren werden gestrafft (u.a. Verzicht auf die pauschale jährliche Zustimmungspflicht der Flaggenbehörde bei unveränderter Festlegung der Ablösebeträge nach § 7 Absatz 5 FIRG).
- Zudem werden einzelne Regelungen einfacher und damit für den Rechtsanwender verständlicher gefasst.

b) Schiffsregisterrecht

Durch die Neuregelungen wird die Einsichtnahme in das elektronische Schiffsregister erleichtert und die Verfahrensregelungen werden klarer gefasst.

c) Fischereirecht

Nach dem bislang geltenden § 2 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b Flaggenrechtsgesetz ist die Erlaubnis zum Führen der Bundesflagge bei Fischereifahrzeugen davon abhängig, dass der Eigentümer eine oder mehrere verantwortliche Personen mit Wohnsitz oder Sitz im Inland ständig beauftragt hat, zu gewährleisten, dass der Einsatz der Schiffe zum Fischfang durch eine oder mehrere solcher Personen geleitet, durchgeführt und überwacht wird. Demgegenüber sieht der neue § 2a Seefischereigesetz mit dem Konzept der beauftragten Person erheblich geringere Anforderungen vor, nämlich im Wesentlichen eine Zustellungsbevollmächtigung. Dies schafft eine Vereinfachung sowohl für die Wirtschaftsbeteiligten wie auch für die Verwaltung. Auch die geänderte Folge der Nichtbeachtung – Nichterteilung oder Ungültigkeit der Fanglizenz anstelle eines Entfallens der Erlaubnis zum Führen der Bundesflagge – erscheint weniger einschneidend.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung (eNAP) hat ergeben, dass das Vorhaben im Einklang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie steht.

So wird durch eine Änderung der SchRegO der von Sustainable Development Goal (SDG) 16 der Vereinten Nationen verlangte allgemeine Zugang zu einer leistungsfähigen Justiz verbessert und es werden im Sinne von SDG 9 Innovationen im Bereich der Digitalisierung ermöglicht.

Das globale Nachhaltigkeitsziel SDG 16.1.a („Kriminalität: Persönliche Sicherheit weiter erhöhen/Straftaten“) wird insoweit tangiert, als bei zwei Straftatbeständen in Bezug auf das Führen der Bundesflagge künftig auf die Fahrlässigkeitstrafbarkeit verzichtet wird (§ 15 FIRG-E). Diese Aufhebung wird sich jedoch nicht nennenswert auf die Zahl der erfassten Straftaten auswirken, da die Regelungen in der Praxis kaum Relevanz haben.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	Summe Zeitaufwand (in Stunden)			142,1			
	Summe Sachaufwand (in Tsd. Euro)			-			

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 142,1 Stunden:

Zu Nr. 1.1: Benennung einer beauftragten Person in den Fällen des § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b FIRG-E:

Sofern im Ausland wohnhafte Deutsche ein in ihrem Eigentum stehendes Schiff unter die Bundesflagge bringen möchten, sind nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 FIRG-E künftig verpflichtet, einmalig gegenüber der Flaggenbehörde eine im Inland wohnhafte „beauftragte Person“ zu benennen. Konkret müssen sie hierfür gemäß § 5a FIRV dem BSH als Flaggenbehörde einmalig eine schriftliche Erklärung und eine Meldebescheinigung (bzw. einen Handelsregisterauszug) der beauftragten Person vorlegen.

Der Antrag kann elektronisch gestellt werden. Ein entsprechendes Formular steht online zur Verfügung und kann elektronisch ausgefüllt und abgesendet werden. Der Zeitaufwand für das Ausfüllen des Formulars wird auf 30 Minuten geschätzt; für die Beschaffung der dem Antrag beizufügenden o.g. Unterlagen wird von einem zeitlichen Aufwand von 60 Minuten ausgegangen. Für den dem Antrag vorgelagerten Prozess der Auswahl einer geeigneten und zur Übernahme der Aufgabe bereiten Person einschließlich des Abschlusses eines entsprechenden Vertrages mit dieser Person wird ein Zeitaufwand von 480 Minuten veranschlagt. Mithin löst die neue gesetzliche Vorgabe einen geschätzten Zeitaufwand von einmalig 570 Minuten (= 9,5 Stunden) pro Fall aus.

Die zu erwartende jährliche Fallzahl kann nur schwer geschätzt werden. Es ist nicht bekannt, wie viele Deutsche mit Wohnsitz im Ausland Eigentümer eines Seeschiffs sind und dieses unter der Bundesflagge führen möchten. Es wird daher von einer geringen Fallzahl von 15 Anträgen pro Jahr ausgegangen.

Hieraus ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 8.550 Minuten (= 142,5 Stunden) im Jahr.

Zu Nr. 1.2: Entlastung durch Aufhebung des Schiffsvorzertifikats (§ 5 FIRG, §§ 2 bis 5 FIRV):

Für den Antrag auf Ausstellung eines Schiffsvorzertifikats durch das zuständige deutsche Konsulat im Ausland mussten die Angaben nach § 3 FIRV übermittelt und glaubhaft gemacht werden. Der Antrag folgte dabei einem amtlichen Muster, was als Anlage zur FIRV bekannt gemacht worden ist. Es ist davon auszugehen, dass die erforderlichen Unterlagen dem Schiffseigentümer vorliegen und er diese nicht erst noch beschaffen muss. Gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 12 FIRV und § 4 FIRV muss der Schiffseigentümer nachweisen, dass besondere Gründe vorliegen, aufgrund derer das Schiffsvorzertifikat anstelle des Schiffszertifikats beantragt wird.

Das Zusammentragen der Informationen und das Ausfüllen des betreffenden Antragsformulars verursachen einen Zeitaufwand von geschätzt 120 Minuten. Es handelt sich dabei um einen einmaligen Vorgang; ein solcher Antrag kommt überhaupt nur in besonderen Fallkonstellationen in Betracht.

Innerhalb der letzten 15 Jahre wurden lediglich drei Schiffsvorzertifikate ausgestellt. Hieraus ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Fallzahl von 0,2 Fällen. Legt man einen zeitlichen Aufwand von 120 Minuten zugrunde, so ergibt sich durch die Aufhebung der Regelungen eine Verringerung des Zeitaufwands in Höhe von 24 Minuten.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

lfd. Nr.	Artikel Regulationsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1	Art. 8, § 2a SeeFischG		0	0	0	Neun Fahrzeuge	Max. 30 Minuten/Fahrzeug	Geringfügig.
2.2								
2.3								
...								
Summe (in Tsd. Euro)			-					
davon aus Informationspflichten (IP)								

Für die Wirtschaft entsteht ein geringfügiger Erfüllungsaufwand aufgrund des neuen § 2a SeeFischG. Aufgrund der geringen Fallzahl ist dieser Aufwand zu vernachlässigen.

Durch die Aufhebung des Schiffsvorzertifikats entsteht eine geringfügige Entlastung. Bzgl. der für einen Antrag auf Erteilung eines Schiffsvorzertifikats beizubringenden Unterlagen

wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Als maßgeblicher Lohnkostensatz wird gemäß Anhang 7 des „Leitfades zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ der Wirtschaftsabschnitt H „Verkehr und Lage-rei“, dort ein mittleres Qualifikationsniveau (28,50 Euro) zugrunde gelegt. Bei einer geschätzten Bearbeitungszeit von 120 Minuten (= 2 Stunden) pro Fall ergibt sich daraus ein Aufwand von 57 Euro (2 x 28,50 Euro).

Durchschnittlich gab es drei Fälle innerhalb der letzten 15 Jahre, woraus sich eine durchschnittliche jährliche Fallzahl von 0,2 ergibt. Hieraus ergibt sich eine zu vernachlässigende Verringerung des Erfüllungsaufwands von jährlich 11,40 Euro (0,2 x 57 Euro).

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	Art. 1, § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b FIRG	Bund (BSH)	15 (Geschätzt)	80 Min. m.D. + 10 Min. g.D. In 15 Fällen	Geringfügig (geringe Fallzahl)			
3.2	Art. 1, § 7 Absatz 5 FIRG	Bund (BSH)	1	- 120 Min. h.D.	Geringfügige Entlastung. (Geringe Fallzahl)			
3.3	Art. 1, § 5 FIRG	Bund (Konsulate)	0,2	- 60 Min. g.D.	Geringfügige Entlastung. (Geringe Fallzahl)			
3.4	Art. 8, § 2a See-FischG	Bund	0	0	0	Neun Fahrzeuge	Max. 30 Minuten/m.D.	Geringfügig (geringe Fallzahl)
3.5	Art. 8, § 14 See-FischG	Bund	k.A.	k.A.	Geringfügig (geringe Fallzahl,	-	-	-

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
					geringer Aufwand)			
3.6	Art. 8, § 14 See-FischG	Land	k.A.	k.A.	geringfügig	-	-	-
Summe								
davon Bund								
davon Land (inkl. Kommunen)								

Für den Bund entsteht ein geringfügiger zusätzlicher Erfüllungsaufwand (< 1.000 Euro pro Jahr). Im Einzelnen:

Zu Nr: 3.1: Benennung einer beauftragten Person (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Satz 2 und Absatz 4; § 2 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 4):

Durch die vorgenannten neuen Regelungen in § 2 wird der Kreis der zur Flaggenführung berechtigten Eigentümer erweitert, die zur Benennung einer beauftragten Person gegenüber der Flaggenbehörde verpflichtet sind. Das BSH stellt gemäß § 5b Absatz 1 FIRV eine Bescheinigung aus, wenn die Voraussetzungen für die Benennung einer beauftragten Person vorliegen. Dabei prüft das BSH die Vollständigkeit der nach § 5a FIRV vom Eigentümer vorzulegenden Unterlagen bzgl. der beauftragten Person und des betreffenden Schiffs. Diese Prüfung verursacht einen zeitlichen Aufwand von 80 Minuten bei einem Mitarbeiter des mittleren Dienstes und zusätzlich von 10 Minuten bei einem Mitarbeiter des gehobenen Dienstes.

Hieraus ergibt sich pro Fall folgender Aufwand seitens BSH:

80 Minuten (=1,3 Stunden) x 33,80 Euro = 45 Euro

10 Minuten (=0,16 Stunden) x 46,50 Euro =7,75 Euro

Summe: = 52,75 Euro

Die Zahl der nach § 5a FIRV zu prüfenden Erklärungen wird durch die Erweiterung des Personenkreises, die zur Benennung einer beauftragten Person verpflichtet sind, etwas

ansteigen. Bezüglich der im Ausland wohnhaften Deutschen wird auf obenstehende Ausführungen verwiesen. Es wird von einer geschätzten Zahl von jährlich 15 Anträgen ausgegangen.

Bzgl. Unternehmen aus Drittstaaten im Sinne des § 2 Absatz 3 FIRG wird darauf hingewiesen, dass derzeit lediglich mit der Schweiz entsprechende Abkommen bestehen, so dass der Kreis der potentiellen Antragsteller auf Grundlage von § 2 Absatz 3 Satz 2 FIRG-E ebenfalls als sehr gering eingeschätzt wird. Es wird nicht erwartet, dass jährlich Anträge aus diesem Bereich eingehen, so dass diese Konstellation hier außer Betracht bleiben soll.

Geht man von einer geschätzten Fallzahl von 15 Anträgen pro Jahr aus, ergibt sich hieraus ein geschätzter geringfügiger Erfüllungsaufwand in Höhe von 791,25 Euro (52,75 Euro x 15 Fälle).

Zu Nr. 3.2: § 7 Absatz 5 FIRG (Wegfall des jährlichen Zustimmungserfordernisses):

Der Wegfall des pauschalen jährlichen Zustimmungserfordernisses des BSH zu der Festsetzung der Ablösesummen durch die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ führt zu einer Entlastung des BSH in Höhe von jährlich 141 Euro:

Bisher legt die Einrichtung im Sinne von § 7 Absatz 3 FIRG dem BSH jedes Jahr den Entwurf der Festsetzung der Ablösebeträge zur Zustimmung vor. Dies geschieht auch dann, wenn die Beträge im Vergleich zum Vorjahr unverändert bleiben. In derartigen Fällen soll künftig von der verpflichtenden Vorlage an das BSH abgesehen werden; die letztmalig erteilte Zustimmung des BSH gilt dann bis zu einer inhaltlichen Änderung fort. Hierdurch soll bürokratischer Aufwand abgebaut und das Verfahren vereinfacht werden.

Die Prüfung des Entwurfs verursacht im BSH einen zeitlichen Aufwand von 120 Minuten bei einem Beschäftigten des höheren Dienstes. Durch den Wegfall des pauschalen Zustimmungserfordernisses wird das BSH mithin um jährlich 141 Euro entlastet.

Zu Nr. 3.3: Aufhebung der Regelungen betreffend das Schiffsvorzertifikat (§ 5 FIRG)

Durch die Aufhebung von § 5 FIRG entfällt die gemäß § 2 Absatz 1 FIRV den deutschen Konsulaten im Ausland zugewiesene Aufgabe, in bestimmten Fällen auf Antrag ein Schiffsvorzertifikat auszustellen und die in § 5 Absatz 2 FIRV genannten Stellen über die Ausstellung zu informieren. Die Zuständigkeit ergab sich aus § 2 FIRV, das Verfahren und die notwendigen Angaben für die Ausstellung des Schiffsvorzertifikats waren in §§ 3 ff FIRV geregelt. Das Konsulat hatte die Angaben nach § 3 FIRV auf ihre Vollständigkeit zu kontrollieren und ihre Glaubhaftmachung zu prüfen. Darüber hinaus ist gemäß § 4 FLRV bei der Entscheidung über die Ausstellung des Schiffsvorzertifikats zu berücksichtigen, ob ausreichende Gründe für die Erteilung dieses Ausweises anstelle des Schiffszertifikats vorhanden sind; hat der Eigentümer des Schiffs keinen Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes, so hat der Antragsteller nachzuweisen, dass ihm eine rechtzeitige Eintragung des Schiffs in einem deutschen Schiffsregister nicht möglich war.

§ 5 Absatz 2 FIRV sah zudem vor, dass das Konsulat unverzüglich eine beglaubigte Abschrift oder Ablichtung des erteilten Schiffsvorzertifikats der Flaggenbehörde, der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation sowie dem für die Eintragung des Schiffes zuständigen Schiffsregistergericht übersendet.

Die Ausstellung eines Schiffsvorzertifikates verursachte einen zeitlichen Aufwand von ca. 60 Minuten bei einem Beschäftigten des gehobenen Dienstes.

In den vergangenen 15 Jahren wurden lediglich drei Schiffsvorzertifikate ausgestellt. Hieraus ergibt sich eine durchschnittliche jährlichen Fallzahl von 0,2. Damit entsteht durch die

Abschaffung des Schiffsvorzertifikats eine zu vernachlässigende Entlastung der Konsulate in Höhe von 9,30 Euro.

Zu Nr. 3.4:

Die Benennung einer beauftragten Person auf Grundlage des neu geschaffenen § 2a See-FischG verursacht einen Zeitaufwand von ca. 30 Minuten bei einem Mitarbeitenden des mittleren Dienstes. Die Benennung der beauftragten Person bezieht sich auf das einzelne Fischereifahrzeug. Derzeit gibt es neun relevante Fischereifahrzeuge, so dass sich ein zu vernachlässigender Aufwand von ca. 150 Euro ergibt (0,5 Std. x 33, 80 Euro= 16, 90 Euro x 9 Fälle = 152 Euro).

Zu Nr. 3.5 und 3.6:

Die Änderung des § 14 Seefischereigesetz verursacht für die Verwaltung auf Bundesebene einen geringen zusätzlichen Erfüllungsaufwand von circa 150 Euro pro Jahr. Für die Verwaltung auf Länderebene ergibt sich ebenfalls ein geringer zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von circa 150 Euro. Ein einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

5. Weitere Kosten

Für die Benennung einer beauftragten Person gegenüber der Flaggenbehörde wird von dem Eigentümer des Seeschiffs – unverändert - eine einmalige Gebühr von 96 Euro erhoben (vgl. Abschnitt 4 lfd. Nummer 4 des Gebührenverzeichnisses der BMDV- Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung).

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Weitere Regelungsfolgen sind nicht ersichtlich. Nach dem Ergebnis einer gleichstellungsorientierten Gesetzesfolgenabschätzung nach § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) ist eine Gleichstellungsrelevanz nicht gegeben, da Frauen und Männer nicht in unterschiedlicher Weise von den Regelungen betroffen sind.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Regelungen sollen unbefristet gelten. Das Flaggenrecht und die SchRegO sollen dauerhaft modernisiert werden, so dass das Vorhaben einer Befristung nicht zugänglich ist.

Auch die Änderungen im SeeFischG sollen dauerhaft gelten.

VIII. Exekutiver Fußabdruck

Das Bundesministerium für Verkehr hat vor Erstellung des Gesetzesentwurfes das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation als von den Regelungen unmittelbar Betroffene beteiligt. Ihnen wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme im Sinne einer frühen Beteiligung gegeben. Sie wurden bei der Erarbeitung des Gesetzesentwurfes fortlaufend eingebunden. Im Zuge der Ressortabstimmung wurde noch die für die Durchführung der Kontrolle der Seefischerei zuständige Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) eingebunden.

Im Zuge der Länder- und Verbändeanhörung wurde anschließend den fachlich betroffenen Spitzenverbänden entsprechend den Vorgaben der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Das jeweils fachlich zuständige

Bundesministerium (Verkehr; Justiz und Verbraucherschutz; Landwirtschaft, Heimat und Ernährung) hat diese Stellungnahmen geprüft; die Vorschläge wurden in dem Entwurf berücksichtigt, soweit dies rechtlich und fachlich möglich war.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Flaggenrechtsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Überschrift):

Der Kurzbezeichnung des Gesetzes in der Überschrift wird eine amtliche Abkürzung hinzugefügt. Dies soll eine einheitliche Zitierweise sicherstellen.

Zu Nummer 2 (§ 1):

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird sprachlich vereinfacht. So erfolgt im gesamten FIRG eine sprachliche Vereinheitlichung der Begriffe „Inland“ und „Ausland“. Aktuell verwendet das Gesetz in diesem Zusammenhang verschiedene Umschreibungen („Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes“; „Wohnsitz im Inland“; „außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes/des Grundgesetzes“; „Ausland“). Im Interesse einer einheitlichen Rechtssprache wird dies vereinheitlicht.

Dabei wird an dem Begriff des Kauffahrteischiffs wegen Artikel 27 Grundgesetz festgehalten. Ein Kauffahrteischiff ist mit dem Begriff des Handelsschiffs gleichzusetzen. Nach der Rechtsprechung ist ein Handelsschiff jedes dem unmittelbaren oder mittelbaren Erwerb durch Seefahrt dienende Schiff. Hierzu zählen insbesondere solche Schiffe, die Personen oder Güter gegen Entgelt über See transportieren, auf See Schlepper-, Bugsier- oder Bergungsdienste leisten, der Seefischerei oder dem gewerblichen Lotsendienst dienen (OVG HH Beschluss vom 08.12.2010 - 1 Bs 181/10; BFH, Urt. v. 13.2.1992, BFHE 167, 232 m.w.N.). Auch Schiffe, die gegen Entgelt für Kabel-, Rohrlege- und Eisbrecherarbeiten oder für die Errichtung von Offshore-Windparks oder Bohrplattformen eingesetzt werden, werden erfasst.

Das Handelsschiff ist von sog. Nichterwerbsschiffen abzugrenzen, zu denen solche Schiffe gehören, die hoheitliche oder wissenschaftliche Zwecke erfüllen oder der seemännischen Ausbildung dienen (OVG HH aaO.). Auch ausschließlich privat genutzte Schiffe dienen nicht dem Erwerb durch Seefahrt.

„Sonstige zur Seefahrt bestimmte Schiffe“ im Sinne des § 1 Absatz 1 FIRG sind Schiffe, die u.a. aufgrund ihrer Bauart, Aufbauten (z.B. geschlossene Kajüten-Aufbauten) und Maße zur Fahrt auf See und auch für einen längeren Aufenthalt auf See geeignet sind. Dies ist regelmäßig bei solchen Schiffen anzunehmen, die über eine CE-Seetauglichkeitseinstufung der Entwurfskategorie A oder B nach Anhang I der Richtlinie 2013/53/EU (EU-Sportbootrichtlinie) verfügen. Offene Motorboote, Schlauchboote und Festrumpfschlauchboote (Rigid Inflatable Boats) sind vor diesem Hintergrund keine „zur Seeschifffahrt bestimmten Schiffe“ im Sinne des FIRG.

Unter § 1 FIRG fallen auch Seeschiffe im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes, eines Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Anstalt mit Sitz im Inland. Sie sind jedoch gemäß § 10 Absatz 3 der Schiffsregisterordnung von der Eintragungspflicht befreit.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 erfolgt eine sprachliche Vereinheitlichung mit Blick auf die Begriffe „Inland“ und „Ausland“.

Zu Absatz 3

Die Regelung zur Flaggenführungspflicht von Binnenschiffen in Absatz 3 wird lediglich sprachlich vereinfacht. So wird auf den missverständlichen Begriff „Seegewässer“ verzichtet. Auch die für den Rechtsanwender und Normadressaten nur schwer verständliche Bezugnahme auf die Schiffsicherheitsverordnung (SchSV) wird gestrichen. Absatz 3 stellt unverändert klar, dass alle in einem deutschen Schiffsregister eingetragenen Binnenschiffe bei Fahrten seewärts des Küstenmeeres - also außerhalb deutscher Hoheitsgewässer - hinsichtlich der Flaggenführung einem Seeschiff gleichgestellt werden. Denn auch Binnenschiffe müssen die internationalen Vorgaben einschließlich der Flaggenführungspflicht erfüllen, wenn sie internationale Gewässer befahren.

Die bisher in § 1 Absatz 3 FIRG enthaltene Regelung zum Schiffsbrief anstelle des Schiffszertifikats wird nach § 3 Absatz 1 FIRG verschoben, wo auch die übrigen Ausweise geregelt sind. Der Hinweis auf den Schiffsbrief sollte zum Ausdruck bringen, dass das Binnenschiff in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sein muss. Dieses Erfordernis wird nun ausdrücklich in die Regelung aufgenommen, so dass der Hinweis auf den Schiffsbrief entbehrlich wird.

Der bisherige § 14 FIRG, der nunmehr in § 8 FIRG-E integriert wird, regelt die Flaggenführung der Binnenschiffe im Übrigen, d.h. wenn Binnenschiffe nicht seewärts der Grenze des Küstenmeeres verkehren. Dort besteht keine allgemeine Flaggenführungspflicht auf Grundlage des FIRG. Unter welchen Voraussetzungen ein Binnenschiff in der Seefahrt eingesetzt werden darf, ist im Übrigen eine Frage des Schiffssicherheitsrechts (vgl. § 2 Absatz 1 Nummer 3 Schiffssicherheitsgesetz, § 1 Absatz 1 und § 7 Absatz 2 SchSV).

Zu Nummer 3 (§§ 2 und 3):

- § 2 wird wegen der Vielzahl der Änderungen neu gefasst und neu strukturiert.

Zu Absatz 1:

Zu Nummer 1:

Die bisherige Nummer 2 betreffend die Gleichstellung von Unionsbürgern mit deutschen Staatsangehörigen war nur schwer verständlich und wird nun in die Nummer 1 Buchstabe a (Erbengemeinschaften) und Buchstabe c (Unionsbürger mit Wohnsitz im Inland) integriert. In beiden Fällen werden Unionsbürger Deutschen gleichgestellt; Voraussetzung ist ein Wohnsitz im Inland. Dies ist auch nach bisherigem Recht erforderlich, denn eine wesentliche Tatbestandsvoraussetzung des in § 2 Absatz 1 Nummer 2 des bisherigen FIRG in Bezug genommenen § 1 FIRG ist ein Wohnsitz im Inland.

Aus der Gleichstellung folgt aber eben keine Flaggenführungspflicht nach § 1 FIRG, sondern lediglich ein Flaggenführungsrecht.

Mit Nummer 1 Buchstabe b wird eine bisher bestehende Regelungslücke geschlossen: Deutschen Staatsangehörigen mit Wohnsitz im Ausland war es nach den Bestimmungen des FIRG bislang nicht gestattet, die Bundesflagge zu führen. Aufgrund des fehlenden Wohnsitzes im Inland werden sie nicht von § 1 FIRG erfasst. Gleichzeitig wurde diese Fallgruppe auch nicht durch § 2 FIRG aufgefangen. Angesichts der in diesen Fällen aufgrund der deutschen Staatsangehörigkeit des Eigentümers bestehenden „echten Verbindung“ zur Bundesrepublik Deutschland im Sinne von Artikel 91 des Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen erscheint dies nicht sachgerecht. Dies gilt umso mehr, als bis 1994 eine Befugnis zum Führen der Bundesflagge für Schiffe deutscher Eigner mit Wohnsitz im

Ausland ausdrücklich im FIRG vorgesehen war. Diese ist dann jedoch bei der Änderung von § 2 FIRG durch das Gesetz zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 15. Juli 1994 (BGBl. I S. 1554) entfallen; ausweislich der Gesetzesbegründung war jedoch der Wegfall der Flaggenführungsbefugnis für Schiffe deutscher Eigner mit Wohnsitz im Ausland nicht beabsichtigt gewesen.

Künftig werden daher im Ausland wohnhafte deutsche Staatsangehörige wieder in den Kreis der zur Führung der Bundesflagge Berechtigten nach § 2 FIRG aufgenommen. Allerdings bedarf es wegen des Auslandsbezugs der Benennung einer beauftragten Person im Inland gemäß Absatz 4. Dies wird in Absatz 1 Satz 2 klargestellt.

Zu Nummer 2:

Nummer 2 sieht eine neue Regelung in Bezug auf im Miteigentum stehende Seeschiffe vor. Hält ein Deutscher mit Wohnsitz im Inland die Hälfte der Eigentumsanteile an dem Schiff und ist er zur Vertretung der übrigen Miteigentümer befugt, so ist das Schiff zum Führen der Bundesflagge berechtigt. Die Regelung erfasst nur natürliche Personen; § 1 Absatz 2 ist in diesen Fällen nicht einschlägig.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung des § 2 Absatz 1 Nummer 3 FIRG in Bezug auf EU-Gesellschaften; sie wird nunmehr in einen eigenen Absatz überführt.

Auch Gesellschaften anderer EU-Mitgliedstaaten mit einem (Haupt-)Sitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat haben das Recht zum Führen der Bundesflagge, wenn die Voraussetzungen der Nummern 1 bis 4 kumulativ erfüllt sind. So muss das Schiff mehrheitlich im Eigentum von Unionsbürgern oder von nach dem Recht der Europäischen Union gegründeten Gesellschaften stehen, deren vertretungsberechtigtes Organ wiederum mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist (Nummer 4). Zudem muss das Geschäftsleitungsorgan (z.B. Geschäftsführung oder Vorstand) der unmittelbaren Eigentümergesellschaft mehrheitlich von stimmberechtigten Unionsbürgern geleitet werden (Nummer 3).

Wie bei § 1 Absatz 2 FIRG-E gilt auch hier, dass das Flaggenrecht keine gesellschaftsrechtlichen Regelungen oder Einschränkungen beinhaltet. Die konkrete Gesellschaftsform ist für § 2 irrelevant.

Liegt eine der in den Nummern 1 bis 4 genannten Voraussetzungen nicht vor, fehlt es an einer „echten Verbindung“ zwischen Eigentümer und Europäischer Union und damit letztlich zur Bundesrepublik Deutschland. In derartigen Fällen besteht daher auch kein Recht zum Führen der Bundesflagge.

Wie nach bisheriger Rechtslage muss gemäß Satz 2 bei Seeschiffen im Eigentum von EU-Gesellschaften mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland eine beauftragte Person im Sinne von Absatz 4 bestellt werden.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 2 Absatz 2 FIRG und normiert weiterhin die Gleichstellung von natürlichen Personen und Gesellschaften aus Drittstaaten mit inländischen Personen oder Gesellschaften, sofern für sie aufgrund eines bilateralen oder europäischen Abkommens die Niederlassungsfreiheit gilt und Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Ergänzend wird klargestellt, dass ein Wohnsitz im Inland erforderlich ist. Dieses Erfordernis besteht bereits nach geltendem Recht aufgrund der Bezugnahme auf § 2 Absatz 1 FIRG („Absatz 1 gilt auch.“). Aus Gründen der Rechtsklarheit und der besseren Verständlichkeit der Regelung wird dieses Tatbestandsmerkmal nun – wie bei Absatz 1 – ausdrücklich in die Norm aufgenommen.

Mit Blick auf Gesellschaften eines Drittstaats wird durch die Verweisung in Satz 2 klargestellt, dass diese auch dann ein Recht zum Führen der Bundesflagge haben, wenn ihr Sitz im Ausland liegt. Voraussetzung ist dann allerdings – wie bei den EU-Gesellschaften nach Absatz 2 – die Benennung einer beauftragten Person.

Das BSH veröffentlicht eine Liste der für Absatz 3 relevanten Drittstaaten auf der Internetseite „deutsche-flagge.de“ und aktualisiert diese bei Bedarf.

Zu Absatz 4:

Die Definition der „Beauftragten Person“ wird aus dem bisherigen Absatz 1 herausgelöst und in einem eigenen Absatz geregelt. Grund hierfür ist der Umstand, dass eine beauftragte Person nun nicht mehr ausschließlich im Fall von EU-Gesellschaften zu benennen ist, sondern konsequenterweise bei allen Konstellationen mit Auslandsbezug.

Durch Benennung einer beauftragten Person soll die Flaggenbehörde insbesondere in die Lage versetzt werden, ihre Anweisungen an eine im Inland wohnhafte Person rechtswirksam zustellen zu können. Darüber hinaus ist die beauftragte Person gegenüber der Flaggenbehörde, aber auch gegenüber den übrigen für die Flaggenstaatsverwaltung zuständigen Stellen (Dienststelle Schiffssicherheit; Schiffsregister; Bundesnetzagentur) die verantwortliche Ansprechperson in allen Angelegenheiten, die das Schiff betreffen. Sie vertritt den Eigentümer in allen flaggenstaatlichen Angelegenheiten und ist insbesondere dafür verantwortlich, dass die behördlichen Entscheidungen an den Eigentümer weitergeleitet werden. Sie ist berechtigt, anstelle des Eigentümers Erklärungen gegenüber der Flaggenbehörde abzugeben.

Die Flaggenbehörde bescheinigt die Bestellung der beauftragten Person nach Maßgabe des § 5b FIRV. Sie kann die Bescheinigung bei Wegfall der einem Nachweis zugrundeliegenden Tatsachen widerrufen (§ 5b Absatz 3 FIRV).

Zu Absatz 5

Absatz 5 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 2 Absatz 3 FIRG.

- § 3 wird neu strukturiert.

Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und neu nummeriert.

Dabei entfällt das bisher in § 3 Buchstabe a FIRG aufgeführte Schiffsvorzertifikat (s. Begründung zu Artikel 1 Nummer 6).

In den Nummern 3 und 4 wird die bisherige Formulierung („wahlweise“) aufgegeben und stattdessen ausdrücklich aufgezählt, wie der Nachweis des Flaggenführungsrechts für Schiffe der öffentlichen Hand (Nummer 3) und für Schiffe mit einer Rumpflänge von weniger als 15 Meter (Nummer 4) geführt werden kann. Dies dient der besseren Verständlichkeit der Regelung.

In den Fällen der Nummer 4 besteht dabei keine Pflicht zum Nachweis der Flaggenführungsberechtigung. Das Flaggenzertifikat ist lediglich ein optionaler Nachweis, mit dem auch diesen Schiffen eine Möglichkeit zum Nachweis ihrer Flaggenführungsbefugnis eingeräumt wird.

Der Vollständigkeit halber wird nun auch der Schiffsbrief nach § 60 der Schiffsregisterordnung (SchRegO) als neue Nummer 5 aufgenommen. Der Schiffsbrief ist die Urkunde über die Eintragung eines Schiffes in das Binnenschiffsregister; er wird von den als Binnenschiffsregister fungierenden zuständigen Amtsgerichten ausgestellt. Zwar besteht für Binnenschiffe grundsätzlich keine Flaggenführungs- und dementsprechend auch keine

Nachweispflicht (Rückschluss aus § 14 FIRG); verkehren sie jedoch seewärts der Grenze des Küstenmeeres, werden sie wie Seeschiffe behandelt mit der Folge, dass sie in diesen Konstellationen ebenfalls über einen Nachweis über die Flaggenführungsbefugnis verfügen müssen.

An der bisherigen Formulierung der „Berechtigung zum Führen der Bundesflagge“ wird festgehalten; die Berechtigung umfasst als Oberbegriff sowohl die Verpflichtung zum Führen der Bundesflagge gemäß § 1 FIRG als auch das Recht hierzu nach den §§ 2, 10 und 11 FIRG.

In Absatz 2 werden die bisher in §§ 6, 12 und 14 FIRV geregelten Zuständigkeiten für die Erteilung von Flaggenscheinen, Flaggenbescheinigungen und Flaggenzertifikaten nun unmittelbar auf Ebene des FIRG verankert. Eine inhaltliche Änderung der bestehenden Zuständigkeiten erfolgt dabei nicht. So werden Flaggenscheine, Flaggenzertifikate und Flaggenbescheinigungen von der Flaggenbehörde ausgestellt. Etwas anderes gilt lediglich für Flaggenbescheinigungen für Seeschiffe der Bundeswehr; in diesen Fällen ist das Bundesministerium der Verteidigung zuständig für die Ausstellung. Das Schiffszertifikat und der Schiffsbrief werden von den als Schiffsregister tätigen Amtsgerichten nach Maßgabe der Schiffsregisterordnung ausgestellt.

Zu Nummer 4 (§ 4):

In § 4 erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen und Folgeanpassungen.

Zu Nummer 5 (§ 5):

§ 5 wird aufgehoben. In der registerrechtlichen Praxis besteht kein Bedarf mehr für das Instrument des Schiffsvorzertifikats. In den letzten 15 Jahren sind insgesamt nur drei Schiffsvorzertifikate erteilt worden. Aufgrund dieser fehlenden praktischen Bedeutung verbunden mit der weiter fortschreitenden Digitalisierung im Bereich der Schiffsregister erscheint ein Festhalten an den umfangreichen Verfahrensregelungen und Zuständigkeiten der deutschen Konsulate im Ausland nicht mehr gerechtfertigt.

Die Aufhebung dient damit insbesondere der Rechtsbereinigung. Sie bedingt entsprechende Folgeanpassungen sowohl im FIRG als auch in der FIRV (§§ 2 bis 5 FIRV; Anlage zu § 5 FIRV).

Zu Nummer 6 (§ 6):

Absatz 1 wird sprachlich vereinfacht und gestrafft. Inhaltlich bleibt es bei dem Grundsatz, dass ein zum Führen der Bundesflagge verpflichtetes Schiff keine andere Nationalflagge führen darf. Das entspricht dem in Artikel 92 Absatz 1 Satz 1 des Seerechtsübereinkommens verankerten völkerrechtlichen Grundsatz, dass Schiffe nur unter der Flagge eines einzigen Staates fahren dürfen.

Gemäß Satz 2 gilt das Verbot von Satz 1 auch für solche Schiffe, die zwar nicht zum Führen der Bundesflagge verpflichtet, aber hierzu nach §§ 2, 10 oder 11 FIRG berechtigt sind, sofern ihnen ein Ausweis nach § 3 FIRG erteilt worden ist. Die bisherige Untergliederung in Satz 2, mit der die verschiedenen Ausweise nach § 3 FIRG einzeln aufgeführt wurden, wird zusammengefasst.

Zu Nummer 7 (§ 7):

Im gesamten § 7 wird das BSH nun durchgängig als Flaggenbehörde bezeichnet. Hieraus ergeben sich entsprechende redaktionelle Anpassungen in den Absätzen 1 und 3 bis 6.

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Darüber hinaus erfolgt in Absatz 1 eine redaktionelle Folgeanpassung zur Änderung des § 2.

Aufgrund von Rechtsunsicherheiten in der Praxis mit Blick auf die mögliche Ausflagging von gewerblich genutzten Yachten wird an dieser Stelle klargestellt, dass diese in der Regel einer Ausflagging nicht zugänglich sind, weil sie die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 Absatz 2 FIRG in aller Regel nicht erfüllen (können):

Voraussetzung für die Genehmigung einer Ausflagging ist, dass ein Nachteilsausgleich im Sinne des § 7 Absatz 2 FIRG (Ausbildungsverpflichtung an Bord des ausgeflaggten Seeschiffes) möglich ist. Diese sog. Primärverpflichtung kann auf derartigen Schiffen nicht erfüllt werden: Die in § 7 Absatz 2 genannten Ausbildungsgänge zielen darauf ab, Befähigungszeugnisse für den Dienst an Bord von Kauffahrteischiffen i.S.d. Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) zu erwerben. Gewerblich genutzte Yachten hingegen sind regelmäßig nicht geeignet, Ausbildung im Sinne der in § 7 Absatz 2 genannten einschlägigen Ausbildungsrichtlinien bzw. -verordnung durchzuführen. Da die Primärverpflichtung der Ausbildung nicht erfüllt werden kann, kann aber auch die Zahlung eines Ablösebetrages als Surrogat hierfür nicht in Betracht kommen. Insoweit besteht kein Raum für eine Genehmigung nach § 7 FIRG, wenn der Reeder oder Ausrüster eines Schiffes, insbesondere weil das Schiff nicht dazu geeignet ist, nicht darauf auszubilden kann. Es bleibt dann bei dem Grundsatz des § 1 Absatz 1 FIRG.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

In Absatz 2 werden die Bezugnahmen auf die einschlägigen Regelungen zur Ausbildung angepasst:

So ist die bislang in Nummer 1 in Bezug genommene Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung am 15. September 2013 außer Kraft getreten und durch die See-BAV ersetzt worden (vgl. § 31 See-BAV).

Die Bezugnahme auf die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung in Nummer 2 wird gestrichen, da diese durch § 66 der Verordnung vom 8.5.2014 (BGBl. I S. 460) aufgehoben worden ist. Stattdessen wird nunmehr auf die Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) Bezug genommen. Als neuer Buchstabe c wird die Ausbildung zum Elektrotechnischen Offiziersassistenten (ETOA) aufgenommen. Diese ist bislang noch nicht in § 7 Absatz 2 Nummer 2 FIRG verankert worden. Zudem werden die Fundstellen im Verkehrsblatt bzgl. der vom Bundesministerium für Verkehr erlassenen Richtlinien aktualisiert.

Darüber hinaus wird in Satz 4 die Frist zur Vorlage der Unterlagen betreffend die Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung bei der Flaggenbehörde neu festgelegt. Bisher hatte der Genehmigungsinhaber diese „jährlich zum Ende eines Kalenderjahres“ vorzulegen. Dies hat sich in der Praxis als problematisch erwiesen. Zum einen ist die Ausflagginggenehmigung nicht an das Kalenderjahr gebunden. Zum anderen ist die Formulierung zu unbestimmt; theoretisch wäre es ausreichend, wenn die (umfangreichen) Unterlagen erst unmittelbar zum Jahresende, nämlich am 31. Dezember, übermittelt werden würden. Dies erschwert die behördliche Prüfung, so dass nunmehr eine klare Fristenregelung aufgenommen wird, die zudem nicht mehr an das Ende des Kalenderjahres, sondern an das Ende des Ausflaggingjahres anknüpft.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

In Absatz 3 erfolgt eine redaktionelle Anpassung in Bezug auf die Bezeichnung des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie als Flaggenbehörde.

Zu Buchstabe d (Absatz 4)

Die Regelung wird neu gefasst. Absatz 4 sah bislang im Falle einer ausbleibenden oder nur teilweisen Erfüllung der eingegangenen Ausbildungsverpflichtung vor, dass der Reeder den ab Beginn des Ausflagungszeitraums fälligen Ablösebetrag im Sinne des Absatz 3 in voller Höhe nachzuzahlen hat. Die teilweise Nichterfüllung der Ausbildungsverpflichtung wurde also mit einer kompletten Nichterfüllung gleichgestellt.

Dies erscheint nicht sachgerecht und kann zu unverhältnismäßigen Ergebnissen führen:

Indem der Reeder die primäre Ausbildungsverpflichtung zumindest teilweise erfüllt hat, hat er bereits einen - zumindest anteiligen - Nachteilsausgleich erbracht. Dieser bereits geleistete Nachteilsausgleich wird jedoch bislang in keiner Form berücksichtigt oder angerechnet. Vielmehr muss der Reeder in diesen Fällen pauschal den vollständigen Ablösebetrag erbringen und wird damit solchen Reedern gleichgestellt, die bereits ab Beginn des Ausflagungszeitraums einen Ablösebetrag zahlen anstatt eine Ausbildungsverpflichtung nach Absatz 2 einzugehen. Insofern muss der Reeder, der teilweise die Ausbildungsverpflichtung erfüllt hat, einen doppelten Nachteilsausgleich leisten und wird damit letztlich dafür bestraft, dass er zumindest Anstrengungen unternommen hat, die vom Gesetz als Primärverpflichtung ausgestaltete Ausbildungsverpflichtung zu erfüllen.

Dies erscheint unverhältnismäßig und ist auch nicht sachgerecht, denn der Gesetzgeber hat der Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung nach Absatz 2 eindeutig Vorrang eingeräumt gegenüber der Zahlung eines Ablösebetrags als Ersatzleistung. Die starre Rechtsfolge von Absatz 4 Satz 1 kann jedoch dazu führen, dass ein Reeder die Erfüllung der Primärverpflichtung überhaupt nicht mehr anstrebt, da er (zB. bei einem vorzeitigen Ende des Ausbildungsverhältnisses) das Risiko eines doppelten Nachteilsausgleichs fürchten muss. Dies könnte dazu führen, dass entgegen dem Willen des Gesetzgebers die Zahlung eines Ablösebetrages in der Praxis zum Regelfall wird.

Die Regelung wird daher dahingehend geändert, dass sich die Höhe der zu leistenden Nachzahlung künftig an den konkret ausstehenden Ausbildungsmonaten bemisst. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Ausbildungsverpflichtung mindestens zur Hälfte erfüllt worden ist. Statt einer pauschalen Nachzahlung in voller Höhe wird damit in den Fällen einer mindestens hälftigen Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung konsequenterweise auch nur eine anteilige Nachzahlung fällig. Die Flaggenbehörde informiert die Einrichtung über die – ggf. teilweise - Nichterfüllung der Ausbildungsverpflichtung.

Zu Buchstabe e (Absatz 5)

Auch hier wird das BSH nun als Flaggenbehörde bezeichnet.

Die bisherigen Sätze 5 und 6 werden zusammengefasst. In dem neu gefassten Satz 5 wird dabei klargestellt, dass eine Genehmigung der Flaggenbehörde bei der erstmaligen Festsetzung der Ablösebeträge und darüber hinaus nur dann einzuholen ist, wenn tatsächlich eine Änderung der bisherigen Kostensätze erfolgt. Sofern die Kostensätze der Höhe nach unverändert bleiben, bleibt insoweit auch die erteilte Genehmigung der Flaggenbehörde bestehen. Werden diese unveränderten Ablösebeträge dennoch erneut bekannt gemacht, ist künftig eine Beteiligung der Flaggenbehörde nicht mehr erforderlich. Hierdurch soll unnötige Bürokratie sowohl bei der Einrichtung als auch bei der Flaggenbehörde abgebaut und das Verfahren vereinfacht werden.

Gleichzeitig wird im Falle einer erforderlichen Genehmigung durch die Flaggenbehörde geregelt, dass die Einrichtung der Flaggenbehörde den Entwurf zwei Monate vor seiner beabsichtigten Bekanntmachung im Bundesanzeiger übermittelt, um der Flaggenbehörde eine inhaltliche Prüfung zu ermöglichen (Satz 6).

Zu Buchstabe f (Absatz 6)

Der neue Satz 2 konkretisiert die seitens der Einrichtung vorzulegenden Unterlagen, wobei es sich um eine nicht abschließende Aufzählung handelt. Der neue Satz 3 räumt der Flaggenbehörde nun ausdrücklich ein Rügerecht ein für den Fall, dass sie im Rahmen ihrer Prüfung nach Satz 2 Unregelmäßigkeiten bei der Einnahme oder zweckgemäßen Verwendung der Ablösebeträge feststellt.

Zu Nummer 8 (§ 7a):

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

In Absatz 1 wird das BSH im Interesse einer einheitlichen Bezeichnung im gesamten FIRG nun als Flaggenbehörde und nicht länger als Genehmigungsbehörde bezeichnet. Zudem wird aufgrund der Aufhebung von § 5 (vgl. Artikel 1 Nummer 6) die Bezugnahme auf das Schiffsvorzertifikat gestrichen.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

In Absatz 2 erfolgt eine Anpassung an die neue einheitliche Bezeichnung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie als Flaggenbehörde.

Zu Buchstabe c (Absatz 4)

Der neue Absatz 4 stellt klar, dass die Ausflaggungsgenehmigung automatisch erlischt, sobald das Eigentum an dem Schiff übergeht. Die Ausflaggungsgenehmigung ist eine personenbezogene Genehmigung; dem Reeder wird eine bestimmte Betätigung erlaubt. Die Genehmigung wird nur erteilt, wenn der Eigentümer des Schiffs (oder der Ausrüster mit Zustimmung des Eigentümers) den Nachteilsausgleich nach § 7 Absatz 2 und 3 erbringt. Insofern besteht eine persönliche Verpflichtung, in die eine Rechtsnachfolge nicht ohne besondere gesetzliche Grundlage möglich ist. Mit dem Wechsel des Eigentümers tritt daher eine Erledigung des Verwaltungsaktes auf andere Weise im Sinne des § 43 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz ein.

Zu Nummer 9 (§ 8):

§ 8 wird sprachlich konkretisiert und in Teilen neu strukturiert.

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

In Absatz 1 werden die Binnenverweise konkretisiert. Der bisherige Satz 2 wird zum neuen Absatz 4.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Absatz 2 Satz 1 wird neu formuliert, um eine rechtssichere Bewehrung der Norm zu ermöglichen. Dabei wird nun auch der Schiffsführer eines Binnenschiffs in den Kreis der Verantwortlichen aufgenommen; dies korrespondiert mit der bisherigen Ordnungswidrigkeitenregelung in § 16 Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2. Künftig wird unmittelbar in den Regelungen, die eine durch § 17 FIRG-E bewehrte Handlungspflichten enthalten, der entsprechend verpflichtete Personenkreis benannt. Daher war diese Ergänzung in § 8 Absatz 2 erforderlich. Zudem wird die bisherige Formulierung zur Art und Weise der Führung der Bundesflagge konkretisiert.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Durch die neue Formulierung in Absatz 3 wird die Handlungspflicht (Zeigen der Bundesflagge beim Einlaufen in einen Hafen und beim Auslaufen) nun ausdrücklich dem Führer des Seeschiffes und dem sonst für das Seeschiff Verantwortlichen zugewiesen. Diese Zuweisung fehlte in der bisherigen Regelung,

Zu Buchstabe d (Absatz 4 und 5)

Der bisherige Absatz 1 Satz 2 wird aus systematischen Gründen nun in einem eigenen Absatz 4 geregelt. Absatz 4 regelt damit das Führen einer Dienstflagge.

Der neue Absatz 5 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 14.

Zu Nummer 10 (§ 9):

In Absatz 1 und 2 erfolgen sprachliche Vereinfachungen. Zudem wird in beiden Absätzen klargestellt, wer für die ordnungsgemäße Anbringung des Schiffsnamens und des Heimathafens verantwortlich ist. Die bisherige Formulierung, die an das Schiff selbst anknüpfte („*Ein Seeschiff (...) muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.*“), war problematisch mit Blick auf die Bewehrung von Verstößen gegen die Regelung. Hier wurde eine Anforderung an eine Sache gestellt, die einer Bewehrung so nicht zugänglich ist. Dies wird nun korrigiert, indem in Absatz 1 der Eigentümer sowie der Ausrüster und in Absatz 2 der Eigentümer jeweils als Handlungsadressaten benannt werden.

In Absatz 1 wird als Folgeänderung zur Aufhebung von § 5 das Schiffsvorzertifikat aus der Aufzählung gestrichen.

In Absatz 2 wird klargestellt, dass es sich um einen Hafen im Inland handeln muss. Dabei muss der Hafen einer Stadt oder eigenständigen Gemeinde zugeordnet werden können. Einzelne unselbstständige Ortsteile oder Bezirke können daher nicht für die Bezeichnung des Hafens herangezogen werden. Diese können allenfalls von der Flaggenbehörde im Einzelfall als Zusatz zugelassen werden. Eine solche Gestattung liegt im Ermessen der Flaggenbehörde. Einem solchen Zusatz kommt keine rechtliche Bedeutung zu. Als rein deklaratorischer Zusatz wird er insbesondere nicht in das Flaggenregister eingetragen.

Absatz 3 wird neugefasst und es wird nun unter anderem ausdrücklich die Flaggenbehörde als zuständige Stelle benannt. Bisher war die Anzeige an das Bundesministerium für Verkehr zu richten, welches diese Aufgabe über § 22 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe f FIRG in Verbindung mit § 30 FIRV auf das BSH übertragen hatte. Auf die bisher in Absatz 3 Satz 1 Halbsatz 1 geregelte Pflicht des Eigentümers, den Namen eines Seeschiffes, für das die Ausstellung eines Schiffszertifikats oder Schiffsvorzertifikats beantragt wird, rechtzeitig vor der Namensführung gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anzuzeigen, wird künftig verzichtet. In der Praxis erfolgten derartige Meldungen nicht. Die Flaggenbehörde erfährt die Schiffsnamen regelmäßig über die Schiffsregister. Das Recht der Flaggenbehörde, die Führung eines bestimmten Schiffsnamens zu untersagen, bleibt bestehen.

Zu Nummer 11 (§ 9a):

In Absatz 3 wird ein redaktioneller Fehler korrigiert. Mit dieser Vorschrift wird Kapitel XI-1 Regel 3 Nummer 5.4 des SOLAS-Übereinkommens (Anbringen der Schiffsidentifikationsnummer) umgesetzt. Dort heißt es: *„Für Schiffe, die aus einem anderen Werkstoff als Stahl oder Metall hergestellt sind, muss die Verwaltung das Verfahren genehmigen, mittels dessen die Schiffsidentifikationsnummer angebracht wird.“* In § 9a Absatz 3 FIRG wird in seiner bisher geltenden Fassung hingegen abgestellt auf „[...] Seeschiffe[n], die aus einem

anderen Werkstoff als *Holz* oder Metall hergestellt sind [...]." Diese Abweichung von der Vorgabe im SOLAS-Übereinkommen wird nun korrigiert.

Zu Nummer 12 (§§ 10 und 11):

Zu § 10:

Auch in § 10 wird nunmehr ausdrücklich die Flaggenbehörde als zuständige Stelle benannt. Bislang ergab sich die Zuständigkeit des BSH aus § 22 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b FIRG in Verbindung mit §§ 6 und 27 FIRV.

Zudem wird der Anwendungsbereich des § 10 ausgeweitet: Bislang konnte die Flaggenführungsbefugnis für „die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen einschließlich *der hierfür erforderlichen* vorausgehenden (Probe-)Fahrten“ verliehen werden. Künftig kann die Flaggenbehörde die Flaggenführungsbefugnis auch für Probefahrten generell erteilen; diese Probefahrten müssen nicht mehr in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einer Überführungsfahrt stehen. Eine anschließende Überführungsfahrt ist also nicht mehr zwingende Voraussetzung für die Anwendbarkeit von § 10.

Zu § 11:

In § 11 wird der bisherige Absatz 1 in zwei Absätze aufgeteilt; dabei wird auf den bisher in § 11 Absatz 1 Buchstabe c FIRG geforderten Nachweis der ordnungsgemäßen Schiffsbesetzung verzichtet (ebenso in § 8 Absatz 3 FIRV): Nach bisher geltendem Recht darf das BSH das Recht zum Führen der Bundesflagge nach § 11 FIRG nur dann verleihen, wenn die ordnungsgemäße Schiffsbesetzung durch ein Schiffsbesatzungszeugnis der Berufsgenossenschaft nach § 8 Schiffsbesatzungsverordnung bestätigt worden ist. Gemäß § 1 Absatz 1 SchBesV kann ein Schiffsbesatzungszeugnis jedoch nur für Schiffe ausgestellt werden, die bereits die Bundesflagge führen. Diese Konstellation hat in der Praxis zu Anwendungsschwierigkeiten geführt, die nun mit der Streichung des bisherigen § 11 Absatz 1 Buchstabe c FIRG ausgeräumt werden sollen.

Der Verzicht auf die Vorlage eines Schiffsbesatzungszeugnisses im Rahmen von § 11 FIRG erscheint auch sachgerecht, denn die Pflicht zur Besetzung des Schiffs nach deutschem Recht ist eine zwingende *Rechtsfolge* der Verleihung des Rechts zum Führen der Bundesflagge. Gemäß § 1 Absatz 1 SchBesV gilt die Schiffsbesatzungsverordnung automatisch für alle Schiffe, die die Bundesflagge führen. Insofern muss die Erfüllung dieser Vorgaben nicht noch zusätzlich im Rahmen des Antrags nach § 11 FIRG gefordert werden. Dies ist eine unnötige Dopplung und macht die Rechtsfolge der Flaggenführungsbefugnis gleichzeitig zu einer Voraussetzung für ihre Erteilung.

im Übrigen werden lediglich sprachliche Vereinfachungen vorgenommen.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Absatz 1 Satz 1. Anstelle des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird nun auch hier unmittelbar die Flaggenbehörde als zuständige Stelle benannt.

Der bisherige Absatz 1 Satz 2 wird nun Absatz 2. Hier wurde lediglich der Passus „im eigenen Namen“ gestrichen, da dies beim Ausrüster immer der Fall ist, vgl. § 477 Handelsgesetzbuch.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Absatz 2.

Zu Nummer 13 (neuer Unterabschnitt 6, §§ 12 bis 13)

Zu § 12:

Bislang war das Flaggenregister auf Grundlage von § 22 Absatz 1 Nummer 4 FIRG in der FIRV geregelt. Dies wird nunmehr auf Gesetzesebene normiert, um einen Gleichklang mit dem ebenfalls gesetzlich geregelten Internationalen Seeschiffsregister (bisheriger § 12 FIRG) herzustellen. Letzteres wird als Anhang zum Flaggenregister geführt (§ 23 FIRV). Es erscheint nicht sachgerecht, das Hauptregister auf Ebene der Rechtsverordnung zu regeln, während der Annex zum Hauptregister auf Gesetzesebene normiert ist. Durch eine Verankerung im FIRG wird zudem die völkerrechtliche Bedeutung des Flaggenregisters gestärkt.

Die Regelungen zum Flaggenregister und dem bislang in § 12 geregelten Internationalen Seeschiffsregister werden nun in dem neuen § 12 zusammengezogen und mit einer einheitlichen datenschutzrechtlichen Regelung versehen. Die Einzelheiten der für das Flaggenregister zu erhebenden Daten werden dabei – wie bisher – weiterhin in § 21 Absatz 2 FIRV geregelt; sie bieten sich aufgrund ihres Umfangs und Detaillierungsgrades nicht für eine Regelung auf Gesetzesebene an. Durch die Anpassungen in § 12 bleibt der Umfang der bereits nach geltendem Recht erhobenen Daten unverändert. Die bereits nach geltendem Recht bestehende Lösungsfrist von zehn Jahren bleibt bestehen und wird in Absatz 1 Satz 4 festgeschrieben, der gemäß Absatz 2 Satz 3 auch für Eintragungen im Internationalen Seeschiffsregister gilt.

Außerdem wird die Aufgabe der Führung sowohl des Flaggenregisters als auch des Internationalen Seeschiffsregisters ausdrücklich dem BSH Flaggenbehörde zugewiesen. Bislang war die Aufgabe dem Bundesministerium für Verkehr vorbehalten, welches die Aufgabe der Registerführung wiederum über § 22 Absatz 1 Nummer 6 Buchstaben d und e FIRG in Verbindung mit der FIRV an das BSH delegiert hat. Auf diesem Weg erfolgt eine Straffung der Zuständigkeiten.

Zu Absatz 1

Gemäß Artikel 94 Absatz 2 Buchstabe a des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen ist jeder Staat verpflichtet, ein Register über die seine Flagge führenden Schiffe zu führen. Diesem Zweck dient das Flaggenregister, das alle Seeschiffe erfasst, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind und denen ein Ausweis nach § 3 Absatz 1 erteilt wurde. Aus der Formulierung im Absatz 1 Satz 1 folgt, dass Seeschiffe der Bundeswehr nicht im Flaggenregister erfasst werden, denn die vom Bundesministerium der Verteidigung für diese Schiffe ausgestellten Flaggenbescheinigungen werden nicht in § 3 Absatz 1 aufgeführt.

Die Schifffahrtsbehörden benötigen diese Auflistung zur Erfüllung ihrer flaggenstaatlichen Aufgaben. Zudem kann die Flaggenführung eine Voraussetzung für verschiedene Fördermöglichkeiten sein, aber auch für die Gewährung diplomatischen Schutzes durch die Bundesrepublik. Daneben erstellt das BSH auf Grundlage der im Flaggenregister enthaltenen Daten entsprechende Statistiken in Bezug auf die deutsche Handelsflotte.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 wird durch die Bezugnahme auf § 21 Absatz 4 FIRG die Rechtsfolge einer Eintragung in das Internationale Seeschiffsregister (ISR) – und damit letztlich der Zweck dieses Registers – in die Regelung betreffend das Register selbst aufgenommen.

Die bisherige Bezugnahme in § 12 Absatz 1 FIRG auf das Einkommensteuergesetz (EStG) für die Definition des Begriffs des „internationalen Verkehrs“ wird nicht länger aufrechterhalten. Es hat sich gezeigt, dass diese Verweisung in der praktischen Anwendung für die Flaggenbehörde problematisch ist. Grund hierfür ist, dass einige Regelungen im § 5a Absatz 2 EStG nicht zum Flaggenrecht passen, durch die pauschale Verweisung auf das EStG aber in die Definition mit einbezogen sind. Konkretisiert wird diese Verweisung erst auf Ebene der FIRV; § 24 FIRV nimmt ausdrücklich §§ 34c Absatz 4 EStG in Bezug, der zwischenzeitlich durch § 5a Absatz 2 EStG abgelöst worden ist.

Im Einzelnen:

- § 5a Absatz 2 EStG deckt insbesondere mit Blick auf Arbeitsschiffe nicht alle in der Praxis relevanten Fälle ab; es werden ausdrücklich nur einzelne Konstellationen erfasst, nämlich „Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen“, während andere – vergleichbare Tätigkeiten - nicht genannt werden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb andere Arbeitsschiffe, sofern sie Kauffahrteischiff im Sinne der o.g. Rechtsprechung sind, dann nicht im ISR eingetragen werden sollten. Insofern besteht die Gefahr einer Ungleichbehandlung von gleichen Sachverhalten. Entscheidend für eine Eintragung in das ISR sollte lediglich sein, dass das Schiff ein Kauffahrteischiff ist und überwiegend im internationalen Verkehr eingesetzt wird.

- Außerdem ist die in § 5a Absatz 2 EStG enthaltene Definition geknüpft an den internationalen Einsatz des Schiffes „in diesem Wirtschaftsjahr“. Es wird also eine Rückschau seitens der Finanzverwaltung vorgenommen. Bei der Antragstellung auf Eintragung in das ISR handelt es sich hingegen um eine in die Zukunft gerichtete Prognose des Reeders; der Reeder beabsichtigt einen bestimmten Einsatz seines Schiffs.

- Abweichend von der Definition § 5a Absatz 2 EStG erfasst § 12 Absatz 2 FIRG hingegen alle zur Führung der Bundesflagge berechtigten Kauffahrteischiffe, während § 5a Absatz 2 EStG nur auf solche Handelsschiffe anzuwenden ist, die überwiegend in einem Wirtschaftsjahr in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. Damit erfasst § 5a Absatz 2 EStG also auch ausgeflaggte Schiffe.

Aus den vorgenannten Gründen wird nun statt der pauschalen Verweisung auf das EstG im bisherigen § 12 FIRG und auf § 5a Absatz 2 EStG im konkretisierenden § 24 FIRV eine eigenständige Definition des „internationalen Verkehrs“ in § 24 FIRV-E eingeführt (s. Begründung zu § 24 FIRV-E). Damit soll vor allem klargestellt werden, dass auch Arbeitsschiffe - sofern sie Kauffahrteischiffe sind – grundsätzlich einer Eintragung in das ISR zugänglich sind, wenn sie auf das Jahr gesehen überwiegend im internationalen Verkehr eingesetzt werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 stellt klar, dass sowohl das Flaggenregister als auch das Internationale Seeschiffregister im Gegensatz zum Schiffsregister (Vgl. § 8 SchRegO) keine öffentlichen Register sind. Folge dessen ist, dass eine Einsichtnahme, wie sie in das Schiffsregister erfolgen kann, nicht gestattet ist. Da in der Praxis häufig davon ausgegangen wird, dass für das Flaggenregister und das ISR dieselben Regelungen gelten wie für das Schiffsregister, erscheint diese gesetzliche Klarstellung erforderlich.

Zu § 13:

Nach Kapitel XI-1 Regel 5 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen muss die zuständige Behörde für Seeschiffe eine lückenlose Stammdatendokumentation (Continuous Synopsis Record – CSR) ausstellen. Die lückenlose Stammdatendokumentation besteht aus fortlaufend nummerierten einzelnen CSRs, also einzelnen nach IMO-Vorgaben erstellten Stammdatendokumenten. Ein Stammdatendokument wird bei jeder Änderung der Inhalte gemäß Regel 5.3 SOLAS XI-1 sowie bei jedem Flaggenwechsel ausgestellt und in die bisherige Stammdatendokumentation in der Weise integriert, dass diese mit der fortlaufenden Nummer fortgeführt wird. Der Begriff der Lückenlosen Stammdatendokumentation erfasst also einerseits die Gesamtheit aller jemals für das Schiff ausgestellten Stammdatendokumentationen als auch das einzelne, neu ausgestellte und der laufenden Nummerierung hinzugefügte Stammdatendokument im Falle z.B. einer Änderung der Daten.

Die Stammdatendokumentation enthält die Angaben nach Kapitel XI-1 Regel 5 Absatz 3 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.

Der Hauptzweck der Stammdatendokumentation besteht darin, einen lückenlosen Überblick über den Werdegang des Schiffes zu geben. Bei Schadens- oder Bedrohungsfällen bzgl. des Schiffes erleichtert diese Datendokumentation den Einblick in Verantwortlichkeiten und Hintergrundinformationen.

Diese Doppeldeutigkeit des Begriffs hat im Rahmen von § 13 Absatz 2 FIRG zu Missverständnissen geführt, die nun bereinigt werden sollen:

Die bisherige Formulierung in Absatz 2 Satz 1 sah vor, dass über die lückenlose Stammdatendokumentation von der Flaggenbehörde eine „Bescheinigung“ ausgestellt wird. Hiermit sollte wohl versucht werden, eine Unterscheidung zwischen den einzelnen Bestandteilen der Stammdatendokumentation und der Gesamtheit aller Dokumente vorzunehmen. Diese Formulierung ist jedoch missverständlich, denn sie legt nahe, dass das BSH eine zusätzliche Bescheinigung über die geführte Stammdatendokumentation ausstellt und gemäß Satz 2 auch nur diese Bescheinigung an Bord mitgeführt werden muss.

Allerdings bezieht sich die in Absatz 2 Satz 2 geregelte Mitführungspflicht auf sämtliche jemals für das konkrete Schiff ausgestellten CSR unabhängig davon, von welchem Flaggenstaat sie ausgestellt worden sind. Sinn und Zweck des CSR ist es gerade, die gesamte Historie eines Schiffes nachvollziehen zu können.

Die derzeitige Formulierung in Absatz 2 Satz 1 ist daher missverständlich und entspricht in Verbindung mit Satz 2 nicht dem oben beschriebenen Normzweck. Aus Gründen der Klarstellung wird daher künftig auf den in diesem Zusammenhang missverständlichen Begriff der „Bescheinigung“ verzichtet und stattdessen ausdrücklich klargestellt, dass die „gesamte lückenlose Stammdatendokumentation des Seeschiffs an Bord mitzuführen“ ist.

§ 30a FIRV enthält weitere verfahrenstechnische Konkretisierungen der Norm.

Zu Nummer 14 (Zweiter Abschnitt, § 14):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Überschrift des Zweiten Abschnitts. Zudem wird § 14 neu gefasst. Die bisherige Regelung bzgl. der Flaggenführung der Binnenschiffe ist in § 8 überführt worden.

In § 14 wird nunmehr das BSH einheitlich zur Flaggenbehörde bestimmt. Der Begriff der Flaggenbehörde wird dann einheitlich im gesamten Regelwerk verwendet und so eine für den Rechtsanwender leichter verständliche Zuständigkeitenverteilung geschaffen. Bislang war diese im FIRG wenig systematisch. So werden Aufgaben zugewiesen

- unmittelbar dem BSH,
- der „Flaggenbehörde“, obwohl diese im Folgenden nicht bestimmt wird, sondern erst in § 27 FIRV, oder
- dem Bundesministerium für Verkehr, welches dann wiederum alle diese Aufgaben im Wege der Rechtsverordnung auf das BSH übertragen hat (§ 22 Absatz 1 Nummer 6 FIRG).

§ 27 der FIRV wird damit auf Gesetzesebene gehoben. Die Neufassung von § 14 löst entsprechenden Anpassungsbedarf in § 22 FIRG aus.

Zu Nummer 15 (Dritter Abschnitt, § 15):

Die bisher in § 22 geregelten Verordnungsermächtigungen zugunsten des Bundesministeriums für Verkehr werden aus rechtssystematischen Gründen in § 15 verschoben. Dabei sind in Absatz 1 redaktionelle Folgeanpassungen aufgrund der Änderung verschiedener in Bezug genommener Bestimmungen nötig. Zudem wird die Vorschrift neu nummeriert: Der Hinweis im Einleitungssatz auf den Umstand, dass die Rechtsverordnungen auf Grundlage des neuen § 15 nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, ist deklaratorischer Natur.

In Nummer 2 (bisherige Nummer 1a) erfolgen redaktionelle Anpassungen an die Neufassung von § 2.

In Nummer 3 (bisherige Nummer 1b) erfolgen redaktionelle Korrekturen; zum einen fehlt in der aktuellen Formulierung nach dem Wort „Vereinbarungen“ das Wort „über“. Zum anderen wird – wie nun im gesamten FIRG - der Ausdruck „die Führung der Bundesflagge“ durch den Ausdruck „das Führen der Bundesflagge“ ersetzt.

In Nummer 4 (bisherige Nummer 2) wird die bisherige Bezugnahme auf § 14 Absatz 2 gestrichen.

In Nummer 5 (bisherige Nummer 3) wird als Folgeänderung zur Aufhebung von § 5 (vgl. Artikel 1 Nummer 6) die Bezugnahme auf das Schiffsvorzertifikat gestrichen.

Nummer 6 (bisherige Nummer 4) wird aufgrund der Änderungen in § 12 in Bezug auf das Flaggenregister und das Internationale Seeschiffregister neu gefasst.

Die bisherige Nummer 6 entfällt: Die Aufgaben des BSH als Flaggenbehörde werden diesem nunmehr direkt in den jeweiligen Regelungen des FIRG ausdrücklich zugewiesen. Der bisherige Umweg über eine Zuweisung durch das Bundesministerium für Verkehr, wie es § 22 Absatz 1 Nummer 6 FIRG bisher vorsah, ist nicht mehr erforderlich, so dass Nummer 6 entfallen kann.

Nummer 7 entspricht der bisherigen Nummer 5.

Nummer 8 übernimmt inhaltlich unverändert die bisherige Nummer 7.

Zu Nummer 16

Redaktionelle Folgeanpassung bei der Nummerierung der Abschnitte.

Zu Nummer 17 (§§ 16, 17 neu)

Zu § 16:

Der bisherige § 15 wird zu § 16. Dabei wird künftig nur noch die vorsätzliche Begehung strafbewehrt. Eine strafrechtliche Bewehrung von fahrlässigen Verstößen gegen §§ 6 und 8 erscheint nicht mehr verhältnismäßig; diese Verstöße werden nun gemäß § 17 Absatz 1 FIRG-E als Ordnungswidrigkeit eingestuft.

Zu § 17:

§ 17 entspricht dem bisherigen § 16 und wird neu strukturiert.

Zu Absatz 1:

In einem neuen Absatz 1 wird nun die bisher strafbewehrte fahrlässige Begehung von Verstößen gegen § 6 Absatz 1 sowie § 8 Absatz 1 FIRG als neuer Ordnungswidrigkeitentatbestand aufgenommen.

Zu Absatz 2:

In Absatz 2 werden der bisherige Absatz 1 und Absatz 2 zusammengefasst und neu nummeriert. Dabei werden einige Bezugnahmen aufgrund der Änderungen von §§ 8, 11, 13 und 14 angepasst.

Die Adressaten der Bewehrung ergeben sich nun unmittelbar aus den durch § 17 in Bezug genommenen Regelungen; § 17 selbst benennt sie nicht mehr.

In Absatz 2 Nummer 3 kann der Hinweis auf § 14 Absatz 2 entfallen. Die bisher in § 14 geregelte Flaggenführung der Binnenschiffe ist nun in § 8 Absatz 5 überführt worden. Zusätzlich wird in Nummer 3 ein Hinweis auf § 15 Absatz 1 Nummer 4 FIRG-E aufgenommen.

In Absatz 2 Nummer 7 ist eine redaktionelle Anpassung im Zuge der Änderung von § 13 Absatz 2 erforderlich. Die Bewehrung ist darauf gerichtet, dass die Stammdatendokumentation entweder gar nicht an Bord mitgeführt wird oder aber die mitgeführte Fassung nicht vollständig oder nicht aktuell ist. Der Tatbestand umfasst daher auch solche Fälle, in denen der Eigentümer der Flaggenbehörde maßgebliche Änderungen nicht mitgeteilt hat und die Flaggenbehörde daher mangels Kenntnis dieser Änderungen auch keine aktualisierte Stammdatendokumentation ausstellen konnte.

Zu Nummer 18 (§ 18 neu)

Der bisherige § 17 wird zu § 18. Darin wird die Bezugnahme auf den neuen § 16 angepasst.

Zu Nummer 19 (§ 19 neu):

Der bisherige § 18 wird zu § 19 und wird sprachlich vereinfacht. Zudem erfolgt eine Anpassung an den neuen einheitlichen Begriff der Flaggenbehörde.

Zu Nummer 20

Redaktionelle Folgeanpassung in Bezug auf die Nummerierung der Abschnitte.

Zu Nummer 21 (§ 19 und § 20):

Der bisherige § 19 hat sich durch Zeitablauf erledigt. § 20 ist gegenstandslos; beide Regelungen werden daher zwecks Rechtsbereinigung aufgehoben.

Zu Nummer 22 (§ 21):

In § 21 erfolgen im Wesentlichen redaktionelle Änderungen.

Absatz 1 wird aufgehoben, da der darin enthaltene Verweis auf § 20 nach dessen Aufhebung ins Leere läuft.

In Absatz 2 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

Durch die Neufassung von Absatz 3 ergeben sich keine inhaltlichen Änderungen; sie dient lediglich der Korrektur der bisherigen Aufzählung (statt Buchstaben zukünftig Nummern).

In Absatz 4 wird der bisherige Satz 3 gestrichen: Das Bundesverfassungsgericht hatte in seiner Entscheidung vom 10. Januar 1995 (BVerfGE I 137 - 1 BvF 1/90) festgestellt, dass diese kollisionsrechtliche Sonderregelung für Arbeitnehmer auf Schiffen, die in das Internationale Seeschiffregister eingetragen sind, nicht mit Artikel 9 Absatz 3 GG vereinbar ist.

Zu Nummer 23 (§ 22):

Der bisherige § 22 ist in § 15 verschoben worden.

Zu Nummer 24 (§ 22b):

Zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten wird der Passus „außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes“ durch den Begriff „Ausland“ ersetzt.

Zu Nummer 25 (§ 23):

Infolge der Rechtsnachfolge der Europäischen Union auf die Europäischen Gemeinschaften mit dem Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon werden Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften nun als „Unionsbürger“ bezeichnet. Im Übrigen erfolgt eine redaktionelle Folgeanpassung, die aufgrund der Verschiebung des bisherigen § 22 in den neuen § 15 erforderlich wird.

Zu Nummer 26 (§ 24):

§ 24 wird aufgehoben, da sich sein Regelungsgehalt durch Zeitablauf erledigt hat.

Zu Artikel 2 (Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung -BMDV-WS-BesGebV)

Aufgrund der Änderungen im FIRG und in der FIRV sind einige redaktionelle Anpassungen in dem Gebührenverzeichnis in Abschnitt 4 der Anlage zur BMDV- Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung erforderlich. Die Gebührenhöhe bleibt unberührt.

Zu Artikel 3 (Anlage zur Schiffsicherheitsverordnung - SchSV)

Redaktionelle Anpassung in der Anlage zur SchSV aufgrund der Neustrukturierung von § 3 FIRG.

Zu Artikel 4 (Änderung der Schiffsregisterordnung - SchRegO)

Zu Nummer 1 (§ 4):

Redaktionelle Folgeanpassung in § 4 Absatz 3 aufgrund der Änderungen in § 2 FIRG.

Zu Nummer 2 (§ 8 Absatz 1):

Zwecks Erreichens des digitalen Standards und Optimierung der Verfahrensabläufe ermächtigt § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E die Landesregierungen, die Einsichtnahme in das Schiffsregister durch Rechtsverordnung im Wege eines elektronischen Abrufverfahrens zuzulassen. Nach § 8 Absatz 1 Satz 6 SchRegO-E können die Landesregierungen dieses Befugnis auf die Landesjustizverwaltungen übertragen. Interessierte sollen damit künftig auf direktem elektronischem Weg auf die Registerblätter des Schiffsregisters zugreifen können, wenn in dem betreffenden Land der elektronische Abruf zugelassen wurde.

§ 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E lehnt sich weitgehend an § 9 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuches (HGB) an. Insbesondere wird in § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E die Regelung des § 9 Absatz 1 Satz 1 HGB übernommen, wonach zum Ausschluss missbräuchlicher Zugriffe die elektronische Einsicht in das Schiffsregister nur zu Informationszwecken und nur durch Einzelabrufe gestattet wird. Die gesetzliche Festlegung des einzig zulässigen Zwecks (Informationszweck; nicht dagegen zum Beispiel zum Aufbau eines Parallelregisters) und der Zwang zum Einzelabruf trägt zum Datenschutz bei und bietet die

Grundlage dafür, dass das System Massenabrufe zurückweist. Zugleich wird damit Totalabrufen des gesamten Registers oder massenhaften Zugriffen zur (absichtlichen) Lahmung des Registers oder Zugriffen zur Übertragung von Software-Viren entgegengewirkt.

Die Abweichungen zur Formulierung des § 9 Absatz 1 Satz 1 HGB berücksichtigen zum einen, dass das Schiffsregister – anders als das Handelsregister – noch nicht zwingend elektronisch geführt wird, weil noch nicht alle Länder von der in § 93 Satz 1 SchRegO in Verbindung mit § 126 Absatz 1 Satz 1 GBO enthaltenen Ermächtigung zur maschinellen Registerführung Gebrauch gemacht haben. Der elektronische Abruf von Daten aus dem Schiffsregister soll daher nicht automatisch möglich sein. Anders als im Handelsregister bleibt es daher den Ländern überlassen, ein elektronisches Abrufverfahren zu eröffnen. Die Verordnungsermächtigung mit Subdelegationsmöglichkeit ermöglicht passgenaue Regelungen.

Zum anderen wird mit § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E – im Gegensatz zu § 9 Absatz 1 Satz 1 HGB – die elektronische Einsicht ausschließlich in das Schiffsregister, mithin in die Registerblätter im Sinne des § 7 SchRegO, und nicht auch in die Bezugsurkunden oder die Registerakten zugelassen. Dies verdeutlicht schon die Integration des neuen Satzes 3 in § 8 Absatz 1 SchRegO-E, der sich mit der Einsicht in das Schiffsregister (Registerblätter) befasst, während sich in § 8 Absatz 2 SchRegO Regelungen zur Einsichtnahme in die Registerakten und die Bezugsurkunden wiederfinden. Damit kann einem übermäßigen Zugriff auf personenbezogene Daten, die nicht in den Registerblättern enthalten sind, vorgebeugt werden und wird der gesetzlichen Einschränkung der Einsichtnahme in Registerakten und Bezugsurkunden durch das Erfordernis eines berechtigten Interesses Rechnung getragen.

§ 8 Absatz 1 Satz 4 bis 5 SchRegO-E treffen – angelehnt an § 9 Absatz 1 Satz 2 und 3 erster Halbsatz HGB – weitere Bestimmungen für das elektronische Abrufverfahren. Nach dem neuen Satz 4 bestimmen grundsätzlich die Landesjustizverwaltungen das elektronische Informations- und Kommunikationssystem, über das die Registerauskunft erteilt wird. Sie sind für die Abwicklung des elektronischen Abrufverfahrens zuständig. Gemäß dem neuen Satz 5 werden die Länder zugleich ermächtigt, diese Zuständigkeit abweichend zu regeln, wobei diese Ermächtigung nach § 8 Absatz 1 Satz 6 SchRegO-E wiederum subdelegiert werden kann.

Vorsorglich sieht der Gesetzesentwurf mit § 8 Absatz 1 Satz 7 und 8 SchRegO-E – ähnlich wie § 9 Absatz 1 Satz 4 und 5 HGB – vor, dass die Länder auch ein gemeinsames Informations- und Kommunikationssystem für den Abruf der Schiffsregisterdaten einrichten und die Übertragung derwicklungsaufgaben im Zusammenhang mit der Registerauskunft auf die zuständige Stelle eines anderen Landes vorsehen können. Die Einrichtung eines länderübergreifenden elektronischen Abrufsystems würde es ermöglichen, Daten aus allen Schiffsregistern in Deutschland mittels einer einheitlichen Suchfunktion gleichzeitig abzufragen und anschließend präsentiert zu bekommen. Auf diese Weise würde für Zwecke der Einsichtnahme die Zersplitterung der Schiffsregister überwunden und es würde den Einsicht nehmenden Personen nicht mehr zugemutet, zunächst das jeweilige lokale Registergericht ausfindig zu machen.

§ 9 Absatz 2 bis 5 HGB entsprechende Regelungen sind für das Schiffsregister entbehrlich. Für § 9 Absatz 2 HGB gilt dies schon deshalb, weil sich der Anspruch auf einen elektronischen Abruf aus dem Schiffsregister, anders als im Handelsregister, nur auf die ohnehin elektronisch geführten Registerblätter erstreckt und ggf. vorhandene Papierbezugsurkunden nicht erfasst. Die in § 9 Absatz 3 bis 5 HGB vorgesehenen gesetzlichen Regelungen zur Beglaubigung von Abschriften bzw. Ausdrucken bei elektronischer Führung sind nicht sinnvoll. Im Schiffsregister werden diese Fragen in der SchRegDV geregelt, konkret in § 65 SchRegDV.

Zu Nummer 3 (§ 10):

Anpassung der Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr im Zuge des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 4 (§ 13 Absatz 2):

In den Fällen des neuen § 2 Absatz 4 FIRG-E besteht das Recht zum Führen der Bundesflagge nur, wenn eine beauftragte Person mit (Wohn-) Sitz im Inland benannt worden ist. Dies unterstreicht auch der neue § 5b Absatz 3 FIRV. Gemäß dem geänderten § 5a FIRV hat der Eigentümer eines Seeschiffs in diesen Fällen gegenüber der Flaggenbehörde

1. eine schriftliche Erklärung der beauftragten Person vorzulegen, in der sich diese verpflichtet, die im neuen § 2 Absatz 4 FIRG genannten Aufgaben in vollem Umfang wahrzunehmen, sowie

2. eine aktuelle Meldebescheinigung der beauftragten Person, bei einer Gesellschaft einen Handelsregisterauszug vorzulegen.

Sind diese geforderten Nachweise in Bezug auf die beauftragte Person geführt, bescheinigt die Flaggenbehörde dem Eigentümer, dass die Voraussetzungen des § 2 Absatz 4 FIRG-E erfüllt sind und bestätigt die Flaggenführungsbefugnis für das zur Eintragung beim Seeschiffsregister angemeldete Schiff.

Der neue Satz 2 stellt klar, dass in den Fällen, in denen eine beauftragte Person nach § 2 Absatz 4 FIRG-E zu benennen ist, der Nachweis der Flaggenführungsbefugnis des Eigentümers mit der Bescheinigung der Flaggenbehörde abschließend geführt ist. Damit sollen Doppelprüfungen sowie sich widersprechende Prüfergebnisse vermieden werden, wie sie in der Praxis teilweise vorgekommen sind. Letztlich soll mit der Ergänzung des neuen Satz 2 eine einheitliche Handhabung und Anwendung der Regelungen zur beauftragten Person sichergestellt werden.

Durch die Änderung von § 5a FIRV und die damit verbundene Abschwächung der Anforderungen in der neuen Nummer 2 (Vorlage einer Meldebescheinigung der beauftragten Person anstatt der bisher nachzuweisenden persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit derselben) dürfte ohnehin kein Raum mehr für abweichende Auffassungen der beteiligten Stellen verbleiben.

Zu Nummer 5 (§ 57 Absatz 2):

In § 57 Absatz 2 erfolgt zum einen eine redaktionelle Korrektur. Mit dem Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20. April 2013 wurde das bisherige Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 durch das Seearbeitsgesetz ersetzt.

Durch die Ergänzung eines neuen Satz 2 soll eine Beschleunigung der Verfahrensabläufe zwischen den Schiffsregistern und dem BSH erreicht werden. Das BSH ist oftmals auf eine kurzfristige Übersendung von Auszügen aus dem Schiffsregister angewiesen, um seine Aufgaben aufgrund des Flaggenrechtsgesetzes erfüllen zu können.

Zu Nummer 6 (§ 60):

Der neue § 60 Absatz 4 schafft eine Rechtsgrundlage, um beglaubigte Auszüge von Schiffsbriefen ausstellen zu können. Diese Möglichkeit besteht bereits bei Schiffszertifikaten von Seeschiffen und soll nunmehr auch bei Binnenschiffen angeboten werden. Hintergrund ist die Tatsache, dass die Wasserschutzpolizeien im Ausland bisweilen einen Nachweis über die Registereintragung eines bestimmten Schiffes fordern. In der Vergangenheit hat man sich insoweit mit einem entsprechenden Vermerk über die Registereintragung auf dem Eichschein beholfen. Diese Praxis wurde jedoch vielfach moniert, weil der Eichschein

hierfür nicht gedacht ist. Völkerrechtliche Grundlage für den Eichschein ist das Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen (Bundesgesetzblatt 1973 II S. 1417). Das Abkommen strebt eine Harmonisierung der Regeln zum Eichschein an; diesem Zweck steht es entgegen, wenn der Eichschein um einen Bestätigungsvermerk ergänzt wird.

Zu Nummer 7 (§ 93):

Mit diesem Gesetz soll das bislang bestehende und mit der von § 8 Absatz 1 Satz 1 SchRegO hergestellten Öffentlichkeit der Schiffsregister ohnehin nicht zu vereinbarende automatisierte Abrufverfahren für einen eingeschränkten Teilnehmerkreis nach § 93 Satz 1 SchRegO in Verbindung mit § 133 GBO abgeschafft werden. Für ein solches besteht mit der Möglichkeit der Zulassung des elektronischen Abrufverfahrens für jedermann kein eigener Anwendungsbereich mehr. Insbesondere besteht kein Bedürfnis, für einen beschränkten Teilnehmerkreis auch einen automatisierten Abruf von Daten aus Registerakten und Bezugsurkunden sowie aus Schiffsbauregistern zuzulassen. Diese Akten, Urkunden und Register können gemäß § 8 Absatz 2, § 65 Absatz 2 SchRegO nur nach Darlegung eines berechtigten Interesses eingesehen werden. Der Teilnehmerkreis, der analog zum Grundbuchrecht ein berechtigtes Interesse an einem solchen automatisierten Datenabruf haben könnte und dem daher eine generelle Abrufgenehmigung erteilt werden könnte, ist zu klein, um den hiermit verbundenen Aufwand eines gesonderten Abrufverfahrens zu rechtfertigen.

§ 93 Satz 1 SchRegO bleibt unberührt bestehen, denn der Verweis auf die Anwendbarkeit des siebten Abschnitts der GBO wird weiterhin gebraucht und ist daher sinnvoll. Dies gilt beispielsweise für die mit § 93 Satz 1 SchRegO in Verbindung mit § 126 Absatz 1 Satz 1 GBO geschaffene Möglichkeit, bislang in Papier angelegte Schiffsregister maschinell führen zu können.

§ 93 Satz 2 SchRegO, der Regelungen zu dem zulassungsfähigen Teilnehmerkreis enthält, wird durch einen neuen Satz 2 ersetzt, um wiederum § 133 GBO, der im siebten Abschnitt der GBO platziert ist und das für das Schiffsregister nicht mehr gewollte automatisierte Abrufverfahren regelt, von der Verweisung auszunehmen.

Zu Artikel 5 (Änderung der SchRegDV)

Zu Nummer 1 (§ 16 Nummer 1 SchRegDV)

Mit der Neufassung der Vorschrift über die Bezeichnung des Berechtigten, hier betreffend die natürlichen Personen, soll eine Anpassung an die heutigen Lebensverhältnisse und an die üblichen Abläufe in der grundbuchamtlichen Praxis erreicht werden, siehe hierzu § 15 Absatz 1 Buchstabe a) Grundbuchverordnung (GBV).

Nach dem geltenden § 16 Nummer 1 SchRegDV sind bei natürlichen Personen der Name (Vorname und Familienname), der Beruf und der Wohnort „sowie nötigenfalls andere die Berechtigten deutlich kennzeichnende Merkmale“ einzutragen.

Um die Eintragung in das Schiffsregister möglichst übersichtlich und, auch angesichts der elektronischen Abrufmöglichkeit, datensparsam zu halten, sollen demgegenüber künftig grundsätzlich nur noch der Name und das Geburtsdatum des Berechtigten eingetragen werden. Akademische Grade und frühere Familiennamen sollen nur dann eingetragen werden, wenn sich die entsprechenden Angaben aus den Eintragungsunterlagen ergeben; das Registergericht soll weder berechtigt noch verpflichtet sein, diese Daten von den Beteiligten zu erfragen. Bei dem früheren Familiennamen wird es sich regelmäßig um den Geburtsnamen handeln. Denkbar ist aber auch die Angabe eines früheren Familiennamens, der nicht der Geburtsname ist (etwa „verwitw. Mustermann“). Der Wohnort soll nur noch vermerkt werden, wenn das Geburtsdatum ausnahmsweise nicht bekannt ist.

Auf die Angabe des Berufes soll künftig verzichtet werden, da diesem aufgrund der Zersplitterung der Berufsbilder und häufigerer Berufswechsel nicht mehr dieselbe individualisierende Bedeutung zukommt wie früher. Die Eintragung des Namens und des Geburtsdatums des Berechtigten sind zu dessen Individualisierung ausreichend.

Zu Nummer 2 (§ 24 SchRegDV)

§ 24 SchRegDV wird um einen neuen Satz 2 ergänzt. Nach dem Vorbild des § 31 Satz 2 der Handelsregisterverordnung ermöglicht der neue Satz 2 eine Erteilung von Bescheinigungen und Zeugnissen in elektronischer Form. Die Regelung dient der Digitalisierung und insbesondere der Vermeidung von Medienbrüchen.

Zu Nummer 3 (§ 45 SchRegDV)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 4 Nummer 5. Mit der Möglichkeit, einen beglaubigten Auszug vom Schiffsbrief zu erhalten, entfällt der Bedarf, Registerinträge auf dem Eichschein zu vermerken.

Zu Nummer 4 (§ 67 Absatz 1 SchRegDV)

Da § 8 Absatz 1 Satz 3 bis 8 SchRegO-E keine näheren Ausführungen zur Art und zum konkreten Modus der Einsichtnahme machen, sondern lediglich voraussetzen, dass eine elektronische Einsichtnahme möglich ist, bedarf es einer Ergänzung des § 67 SchRegDV, der ebensolche Regelungen zu der Art und Weise der Einsichtnahme enthält. § 67 Absatz 1 Satz 3 SchRegDV-E ist angelehnt an § 10 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung über die Einrichtung und Führung des Handelsregisters (HRV) und gibt den Landesjustizverwaltungen die Möglichkeit an die Hand, zusätzliche Formen der Einsicht in das Registerblatt zu eröffnen. Gemeint sind damit keine anderen Medien, sondern die Möglichkeit, neben dem aktuellen oder dem chronologischen Ausdruck auch weitere Darstellungsformen bereitzuhalten.

Zu Nummer 5 (Überschrift Achter Abschnitt, Unterabschnitt 4 SchRegDV)

Mit den Neuregelungen soll nicht nur das bestehende automatisierte Abrufverfahren für einen beschränkten Teilnehmerkreis abgeschafft werden. Auch die bisherige Terminologie („automatisiert“) soll nicht weitergeführt, sondern durch den Ausdruck „elektronisch“ ersetzt werden. Dieser ist genau und jedem verständlich. Daher erfolgt eine entsprechende terminologische Anpassung der Überschrift im Achten Abschnitt, Unterabschnitt 4.

Zu Nummer 6 (Neufassung der §§ 68, 69 SchRegDV)

Zu § 68 SchRegDV:

Die Ermöglichung des neuen elektronischen Abrufverfahrens für jedermann und die gleichzeitige Abschaffung des bisherigen eingeschränkten automatisierten Abrufverfahrens nach § 93 SchRegO in Verbindung mit § 133 GBO erfordern eine redaktionelle Anpassung des § 68 Satz 1 SchRegDV. Über § 68 Satz 1 SchRegDV-E wird die neue Terminologie („elektronisches Abrufverfahren“) in den Gesetzestext integriert.

Mit der neu eingefügten Formulierung in § 68 Satz 3 SchRegDV-E werden die technischen Vorgaben für den einzelnen Datenabruf nach Maßgabe des § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E geschaffen. Es ist technisch sicherzustellen, dass das System lediglich den Einzelabruf von Registerblättern zulässt und Massenabrufe zurückweist. Bei der Einrichtung der Suchmasken wird zu beachten sein, dass keine Vorhaltung einer rein personenbezogenen Suchfunktion erfolgt, um den Ausschluss der gezielten Suche nach natürlichen Personen im Register zum Schutz der personenbezogenen Daten der Betroffenen zu gewährleisten. Zu vermeiden ist, dass die abrufende Person sich gewissermaßen mit einem Klick ein Bild über

die Vermögensverhältnisse einer bestimmten natürlichen Person betreffend eingetragene Schiffe machen kann. Die Anfügung von § 68 Satz 3 letzter Halbsatz soll § 82 Absatz 1 Satz 1 GBV technikkoffen übernehmen und gesetzlich sicherstellen, dass die nunmehr von § 69 SchRegDV-E vorgesehene Protokollierung der Datenabrufe erfolgen kann.

Zu § 69 SchRegDV

§ 69 SchRegDV enthielt bisher nähere Regelungen zur Ausgestaltung des eingeschränkten automatisierten Abrufverfahrens, insbesondere zu der hierfür erforderlichen Genehmigungserteilung. Mit der Abschaffung des eingeschränkten automatisierten Abrufverfahrens wird § 69 SchRegDV in der bisherigen Fassung überflüssig.

Stattdessen soll § 69 SchRegDV-E zukünftig nach dem Vorbild des § 53 der Handelsregisterverordnung (HRV) Regelungen zu der Protokollierung von Datenabrufen aus dem Schiffsregister treffen. Damit soll die Einhaltung der von § 8 Absatz 1 Satz 3 SchRegO-E und § 68 Satz 3 SchRegDV-E aufgestellten Maßgaben und somit der Missbrauch von Daten verhindert werden. Die Protokollierung soll außerdem die ordnungsgemäße Kostenerhebung nach dem JVKostG sicherstellen. Im Einklang mit dem geltenden § 97 Absatz 1 Satz 2 SchRegO und in Parallele zum Handelsregisterrecht erfolgt keine Information über die Empfänger, gegenüber denen die im Schiffsregister enthaltenen personenbezogenen Daten offengelegt werden. Der Eigentümer und sonstige dinglich Berechtigte haben somit keinen Anspruch auf Auskunft über die Protokolldaten.

§ 69 Absatz 3 SchRegDV-E regelt die Aufbewahrungsdauer der nach § 69 Absatz 1 Satz 1 SchRegDV-E anzufertigenden Protokolle nach dem Vorbild des § 53 Absatz 3 HRV.

Zu Nummer 7 (§ 70 SchRegDV)

Die Verweisungsvorschrift des § 70 SchRegDV auf die Vorschriften der §§ 82 bis 84 der Grundbuchverfügung (GBV) wird aufgrund der Neuregelungen nicht mehr benötigt und daher aufgehoben.

Zu Nummer 8 (Neufassung des § 81 SchRegDV)

Die bisherige Übergangsregelung in § 81 SchRegDV bezieht sich auf unerledigte Vorgänge aus der Zeit vor dem 24. Februar 1999. Solche Vorgänge dürften inzwischen nicht mehr vorhanden sein. Die Regelung soll daher durch eine aktuelle Übergangsvorschrift im Hinblick auf die nunmehr vorgesehene Änderung des § 16 Nummer 1 SchRegDV-E ersetzt werden, die den inhaltlichen Umfang für Eintragungen natürlicher Personen als Berechtigte in das Schiffsregister betrifft. So soll die neue Regelung des § 16 Nummer 1 SchRegDV-E für alle Anträge gelten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes noch nicht erledigt worden sind. Daraus ergibt sich im Umkehrschluss, dass bereits vollzogene Eintragungen grundsätzlich nicht angepasst werden müssen.

Zu Nummer 9 (Einfügen der Anlage 7)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 3.

Zu Artikel 6 (Änderung des Justizverwaltungskostengesetzes)

Zu Nummer 1 (Gliederung des Kostenverzeichnisses zum Justizverwaltungskostengesetz – KV JVKostG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung der Überschrift zu Teil 1, Hauptabschnitt 1, Abschnitt 5 KV JVKostG.

Zu Nummer 2 (Überschrift zu Teil 1, Hauptabschnitt 1, Abschnitt 5 KV JVKostG)

Durch die vorgeschlagene Streichung des Wortes „automatisierten“ in der Überschrift zu Teil 1, Hauptabschnitt 1, Abschnitt 5 KV JVKostG wird klargestellt, dass die Gebühr 1151 KV JVKostG auch bei dem neu eingeführten elektronischen Abruf von Daten aus dem Schiffsregister anfällt.

Zu Nummer 3 (Nummer 1150 KV JVKostG)

Nummer 1150 KV JVKostG regelt die Höhe der Gebühr für die Erteilung einer Genehmigung zur Teilnahme am eingeschränkten Abrufverfahren. Da im Bereich des Schiffsregisters dieses eingeschränkte Abrufverfahren entfallen soll, kann der Verweis auf § 69 Absatz 1 Satz 2 SchRegDV als gegenstandslos gestrichen werden.

Zu Artikel 7 (Änderung der Flaggenrechtsverordnung - FIRV)

Aufgrund der Änderungen im FIRG sind zahlreiche redaktionelle Anpassungen in der FIRV erforderlich. Teilweise sind Regelungen aus der FIRV in das FIRG übernommen worden, so dass Doppelregelungen beseitigt werden müssen.

Zu Nummer 1 (Überschrift Zweiter Abschnitt, Unterabschnitt 1)

Aufgrund des neuen § 2 ist eine inhaltliche Anpassung der Überschrift des Ersten Unterabschnitts erforderlich.

Zu Nummer 2 (§ 2 neu):

§ 2 wird neu belegt.

Bislang waren die bei Beantragung eines Flaggendokuments vom Eigentümer anzugebenden Daten in § 3 geregelt. In den Bestimmungen zu den einzelnen Ausweisen wurde dann auf § 3 verwiesen; dies führte teilweise zu langen und unübersichtlichen Verweisungsketten. Da § 3 selber das in der Praxis eher wenig relevante Schiffsvorzertifikat regelt, erscheint es auch in rechtssystematischer Hinsicht angebracht, die Angaben, die für sämtliche Anträge auf Erteilung auf Flaggendokumente vom Eigentümer mitzuteilen sind, in einer übergeordneten Regelung vor die Klammer zu ziehen. In den Bestimmungen zu den einzelnen Flaggendokumenten werden künftig nur noch die über § 2 hinaus erforderlichen Angaben geregelt.

Zu Nummer 3 (Aufhebung §§ 3 bis 5):

Als Folgeänderung zur Aufhebung von § 5 FIRG in Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes wird der Unterabschnitt 1 des Zweiten Abschnitts ebenfalls aufgehoben. Die §§ 2 bis 5 betrafen den Antrag und das Verfahren für die Ausstellung eines Schiffsvorzertifikates.

Zu Nummer 4 (Überschrift)

In der Überschrift zu Abschnitt 1a wird eine redaktionelle Folgeanpassung vorgenommen.

Zu Nummer 5 (§ 5a):

§ 5a wird neu gefasst und an den geänderten Wortlaut des neuen § 2 Absatz 4 FIRG angepasst.

Die bisher in § 5a Nummer 1 vorgesehene persönliche Einstandspflicht der beauftragten Person wird aufgegeben. Die Formulierung wird an den neu definierten Pflichtenkreis der beauftragten Person im neuen § 2 Absatz 4 FIRG angepasst. Die beauftragte Person wird damit nicht mehr persönlich für die Einhaltung sämtlicher das Schiff betreffender Rechtsvorschriften verantwortlich gemacht. Die Erfüllung der flaggenstaatlichen Anforderungen in

Bezug auf das Schiff ist vielmehr eine Pflicht des Eigentümers. Nur dieser ist dafür verantwortlich.

In der neuen Nummer 2 wird auf den Nachweis der persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit der beauftragten Person verzichtet. Da der Pflichtenkreis der beauftragten Person nun deutlich enger gefasst ist, erscheint dieser Nachweis nicht mehr erforderlich und überzogen. Künftig reicht daher eine Meldebescheinigung aus; handelt es sich bei der beauftragten Person um ein Unternehmen, so ist der Handelsregisterauszug vorzulegen. Gegenstand der Nachweispflicht von Nummer 2 ist damit nur noch der (Wohn-) Sitz der Person im Inland.

Gemäß Nummer 3 sind zudem die in § 2 Absatz 1 FIRV-E genannten Angaben gegenüber der Flaggenbehörde (glaubhaft) zu machen. Auch das Ergebnis der amtlichen Vermessung und das Unterscheidungssignal (Nummer 4) sind mitzuteilen.

Die Benennung der beauftragten Person begründet in diesen Fällen das Recht zum Führen der Bundesflagge. Die beauftragte Person wird daher gemäß § 27 Absatz 1 Nummer 10 der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV) in das Schiffsregister eingetragen.

Zu Nummer 6 (§ 5b)

Neben redaktionellen Änderungen in den Absätzen 1 und 4 werden Absatz 2 und Absatz 3 neu gefasst.

Zu Absatz 2

Absatz 2 wird neu gefasst. Dabei erfolgt zum einen eine redaktionelle Korrektur der Bezeichnung der Berufsgenossenschaft (auch in Absatz 4).

Zum anderen wird künftig auf die Übersendung einer Ablichtung der Bescheinigung an die Berufsgenossenschaft verzichtet. Es erscheint ausreichend, dass die Flaggenbehörde stattdessen eine digitale Kopie der Bescheinigung an die Berufsgenossenschaft übersendet. Auf diesem Wege soll unnötige Bürokratie abgebaut werden.

Zu Absatz 3

Die bisher in dieser Regelung enthaltene Festlegung der Zuständigkeit der Flaggenbehörde für die Entgegennahme von Änderungsmitteilungen ist nun im neuen § 2 Absatz 5 FIRG geregelt und kann daher an dieser Stelle entfallen.

Der neue Absatz 3 stellt klar, dass bei fehlender Bestellung einer beauftragten Person eine Tatbestandsvoraussetzung für die Flaggenführungsbefugnis entfällt. In diesen Fällen ist daher vom Eigentümer unverzüglich gegenüber der Flaggenbehörde eine (ggf. neue) beauftragte Person zu benennen. Hierfür setzt ihm die Flaggenbehörde eine angemessene Frist; sie weist dabei auf die ansonsten drohende Rechtsfolge (Verlust der Flaggenführungsbefugnis) hin. Wird auch nach Ablauf dieser Frist oder nach Verlängerung der Frist keine (neue) geeignete beauftragte Person benannt, so informiert die Flaggenbehörde das Schiffsregister über den Wegfall der Flaggenführungsbefugnis (§ 5b Absatz 4 FIRV). Die Eintragung im Schiffsregister kann dann von Amts wegen unter den Voraussetzungen der §§ 21 Absatz 1 Alternative 2 und § 17 Absatz 4 SchRegO wegen Fehlens einer wesentlichen Voraussetzung für die Eintragung gelöscht werden. Eine weitere Rechtsfolge ist in diesen Fällen, dass die Dienststelle Schiffssicherheit die Weiterfahrt des Schiffs untersagen kann (§ 5c FIRV).

Zu Nummer 7 (§ 5c):

Auch in § 5c erfolgen redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 8 (§ 6):

Die Zuständigkeit des BSH als Flaggenbehörde für die Erteilung der Ausweise nach § 3 FIRG ist nun unmittelbar in § 3 Flaggenrechtsgesetz festgeschrieben worden. Vor diesem Hintergrund ist die bisher in § 6 enthaltene Zuständigkeitszuweisung obsolet geworden und wird gestrichen.

In § 6 bleibt lediglich die Zuständigkeitszuweisung in Bezug auf die Erteilung der Unterscheidungssignale bestehen. In den Fällen, in denen die Flaggenbehörde das Recht zum Führen der Bundesflagge verleiht (§§ 10 und 11 FIRG), ist sie auch für die Zuteilung der Unterscheidungssignale zuständig.

Zu Nummer 9 (§ 7):

In Absatz 1 erfolgen redaktionelle Folgeanpassungen aufgrund der neuen Struktur von § 11 FIRG.

Zu Nummer 10 (§ 8):

§ 8 wird neu gefasst. In § 8 Absatz 2 Nummer 3 wird künftig aus Gründen der Entbürokratisierung auf die bisher erforderliche öffentliche Beglaubigung der Erklärung des Eigentümers verzichtet.

Ebenso wird – analog zu § 11 FIRG - auf den bislang in § 8 Absatz 3 Buchstabe d FIRV geforderten Nachweis der ordnungsgemäßen Besetzung des fraglichen Schiffs verzichtet. Die Verpflichtung, die Vorschriften der Schiffsbesetzungsverordnung zu erfüllen, besteht für ein unter der Bundesflagge fahrendes Schiff ohnehin. Es wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nummer 12 verwiesen.

Zu Nummer 11 (§ 9):

Um den Gegebenheiten in der Praxis gerecht zu werden, erfasst § 9 künftig auch erforderliche Werftprobefahrten.

§ 9 Satz 2 wird aufgehoben. In diesen Fällen wird in der Praxis ein neuer Flaggenschein ausgestellt.

Zu Nummer 12 (§§ 10, 11):

Zu § 10:

In § 10 erfolgen redaktionelle Korrekturen; zudem wird auch hier auf das Formerfordernis der Beglaubigung der Abschrift verzichtet. Im Austausch zwischen Behörden ist ein solches Formerfordernis nicht erforderlich.

Zu § 11:

§ 11 regelt nun nur noch die Pflicht des Antragstellers, der Flaggenbehörde unverzüglich sämtliche relevanten Änderungen mitzuteilen.

Zu Nummer 13 (§ 12):

§ 12 wird aufgehoben. Die bisherige Regelung ist in den neuen § 3 Absatz 2 FIRG überführt worden und daher an dieser Stelle obsolet geworden.

Zu Nummer 14 (§ 14):

Auch § 14 wird aufgehoben, denn auch diese Zuständigkeitszuweisung an die Flaggenbehörde ist nun unmittelbar im neuen § 3 Absatz 2 FIRG geregelt.

Zu Nummer 15 (§ 15)

Der bisherige Absatz 1 wird aufgehoben. Es liegt kein Anwendungsfall mehr vor.

Zu Nummer 16 (§ 16):

In Absatz 2 werden Folgeänderungen aufgrund des neuen § 2 vorgenommen.

In dem neuen Absatz 3 wird klargestellt, dass die Pflicht zur Mitteilung von Veränderungen in Bezug auf die in § 16 Absatz 2 genannten Angaben auch bei Beantragung eines Flaggenzertifikats besteht.

Zu Nummer 17 (§§ 17, 18):

Zu § 17:

Satz 1 wird mangels Anwendungsbereichs in der Praxis aufgehoben. Im Übrigen erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die Änderung in § 2 FIRG.

Zu § 18:

Der bisherige Absatz 2 entfällt, da diese Regelung nun in § 16 Absatz 2 verortet ist. Daher erfolgt keine Unterteilung mehr in zwei Absätze. Die Gültigkeitsdauer eines Flaggenzertifikats wird von derzeit acht auf zehn Jahre verlängert.

Zu Nummer 18 (Überschrift Dritter Abschnitt):

In der Überschrift zum Dritten Abschnitt wird nun der Begriff „Ausflaggingenehmigung“ verwendet. Dieser Begriff ist in § 7 FIRG legaldefiniert und kann daher hier unmittelbar verwendet werden; eine Umschreibung – wie bisher – ist nicht erforderlich. Diese Vereinfachung soll auch die Verständlichkeit der Norm verbessern.

Zu Nummer 19 (§ 19):

In dem neuen § 19 wird das Verfahren für die Anerkennung eines Ausflaggingstaates seitens der Flaggenbehörde geregelt. Der Regelung liegt eine entsprechende Dienstanweisung des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahre 1995 zugrunde, die seither Grundlage für die Prüfungen des BSH im Vorfeld der Erteilung einer Ausflaggingenehmigung ist. Angesichts der Bedeutung dieser Vorgaben für die Ausflaggingentscheidung erscheint es geboten, diese Voraussetzungen in die FIRV aufzunehmen.

In Konkretisierung von § 7 FIRG stellt § 19 FIRV klar, dass eine Ausflaggingenehmigung nur dann erteilt werden darf, wenn

- der Ausflaggingstaat dem betreffenden Schiff die Führung seiner Nationalflagge gestattet hat und

- der Ausflaggingstaat von der Flaggenbehörde als solcher anerkannt worden ist.

Im Folgenden regelt Absatz 2, unter welchen Voraussetzungen eine Anerkennung als Flaggenstaat durch die Flaggenbehörde erfolgen kann. Eine Anerkennung kommt grundsätzlich immer dann in Betracht, wenn der Ausflaggingstaat Vertragspartei der in der neuen

Anlage zu § 19 genannten internationalen Übereinkommen ist. Die Anlage hat deklaratorischen Charakter; sie wiederholt den Regelungsinhalt von Abschnitt D.I.1 der Anlage 1 zu § 5 Schiffssicherheitsverordnung in Verbindung mit Abschnitt A der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz. Diese Regelung sieht vor, dass ein in Deutschland registriertes Schiff nur dann unter ausländischer Flagge betrieben werden darf, wenn der Flaggenstaat Vertragspartei des SOLAS-, MARPOL-, Freibord- und STCW-Übereinkommens in der jeweils geltenden Fassung ist.

Zudem muss der Staat Mitglied in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sein. Zusätzlich ist eine Unbedenklichkeitserklärung des Auswärtigen Amtes erforderlich.

Die Entscheidung über die Anerkennung als Ausflaggenstaat erfolgt durch die Flaggenbehörde nach entsprechender Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr. Letzteres holt auch die Bestätigung der außenpolitischen Unbedenklichkeit seitens des Auswärtigen Amtes ein.

Absatz 3 sieht vor, dass der künftige Ausflaggenstaat ausdrücklich seine Bereitschaft zur Aufnahme des Schiffs unter seine Flagge erklärt (Nummer 1) und gleichzeitig bestätigt, dass das Schiff weiterhin im deutschen Schiffsregister eingetragen bleiben kann (Nummer 3). Außerdem bestätigt der Ausflaggenstaat, dass er das Schiff unverzüglich von der Führung seiner Flagge entbindet, sollte die Ausflaggenzugenehmigung widerrufen werden (Nummer 2). Diese Entlassung des Schiffs seitens des Ausflaggenstaates kann dabei aufgrund des dort geltenden nationalen Rechts oder aufgrund einer Verpflichtungserklärung gegenüber der Flaggenbehörde erfolgen.

Zu Nummer 20 (§ 20):

§ 20 Absatz 1 wird aufgrund der Überführung der Regelungen aus dem bisherigen § 3 in den neuen § 2 neu gefasst. Sämtliche Voraussetzungen werden einzeln aufgeführt. Dies führt jedoch zu keinen inhaltlichen Veränderungen bezüglich der zu übermittelnden Angaben und Nachweise.

In Absatz 3 erfolgt eine Anpassung an den neuen § 19.

Ein neuer Absatz 5 stellt klar, dass ein Antrag auf Ausflaggenung mindestens zehn Tage vor der beabsichtigten Ausflaggenung gestellt werden muss. Diese Zeit ist mindestens für die Prüfung der Ausflaggenungsvoraussetzungen erforderlich.

Zu Nummer 21 (§ 20a):

Die in Absatz 2 enthaltene, nicht abschließende Aufzählung von zum Nachweis geeigneten Unterlagen wird ergänzt. Nun wird klargestellt, dass insbesondere auch Dienstbescheinigungen geeignet sind, den Nachweis nach § 7 Absatz 2 Satz 4 FIRG zu erbringen.

Zu Nummer 22 (§ 21):

Da das Flaggenregister als solches und die insoweit bestehende Zuständigkeit der Flaggenbehörde nun im neuen § 12 Absatz 1 FIRG geregelt ist, kann § 21 Absatz 1 entfallen. Der bisherige Absatz 2 wird redaktionell an die Änderungen im FIRG angepasst. Er enthält die Angaben, welche in das Flaggenregister eingetragen werden.

Zu Nummer 23 (§ 22):

§ 22 wird aufgehoben, da die Regelung zur Löschung der Eintragung aus dem Flaggenregister nun in den neuen § 12 Absatz 1 Satz 4 FIRG überführt worden ist.

Zu Nummer 24 (§ 23):

In § 23 erfolgt eine redaktionelle Ergänzung aufgrund der neuen Struktur von § 12 FIRG.

Zu Nummer 25 (§ 24):

§ 24 wird neu gefasst.

Die bislang in § 24 enthaltene Bezugnahme auf das EStG wird aufgegeben. Die dortige Definition ist aufgrund der anderen Stoßrichtung des Steuerrechts nicht (mehr) passend für eine Anwendung im Rahmen des Internationalen Seeschiffsregisters. Zu den Gründen wird auch auf die Begründung zum neuen § 12 Absatz 2 FIRG verwiesen.

Anstelle der bisher in Bezug genommenen Definition in § 5a Absatz 2 EStG (früher § 34c Absatz 4 EStG) wird nun eine eigenständige Definition des Begriffs des internationalen Verkehrs aufgenommen. Diese erfasst neben der klassischen Handelsschiffahrt (Nummer 1; an § 5a Absatz 2 EStG angelehnt) auch verschiedene Fallgruppen von Arbeitsschiffen (Nummer 2). Dies soll Rechtssicherheit vor allem mit Blick auf die Eintragungsfähigkeit von Arbeits- und Spezialschiffen schaffen.

Die Berechtigung zur Eintragung von Arbeitsschiffen in das ISR bestand grundsätzlich auch nach geltendem Recht. Denn auch Arbeitsschiffe können Kauffahrteischiffe im Sinne der von der Rechtsprechung entwickelten Definition sein (vgl. hierzu die Begründung zu Artikel 1 Nummer 2). Die abschließende Aufzählung bestimmter Tätigkeiten von Arbeitsschiffen in § 5a Absatz 2 Satz 5 EStG („Schleppen, Bergen, Aufsuchen von Bodenschätzen“) sorgte aber für Unsicherheiten in der Rechtsanwendung.

So war und ist nicht hinreichend klar, ob sich die Verweisung in § 24 überhaupt auf Satz 5 von § 34c Absatz 4, jetzt § 5a Absatz 2 EStG erstrecken soll oder nur auf die „reine“ Definition des internationalen Verkehrs in Satz 1. Wäre Satz 5 von der Verweisung umfasst, so würde dies in flaggenrechtlicher Hinsicht jedoch zu einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung von gleich gelagerten Sachverhalten führen: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb z.B. ein Offshore-Versorgerschiff von einer Eintragung in das ISR ausgeschlossen sein soll, während ein zur Bergung eingesetztes Schiff eintragungsfähig ist. Für eine Eintragung in das ISR ist nur entscheidend, ob ein Schiff unter deutscher Flagge überwiegend im internationalen Verkehr eingesetzt wird und dort den internationalen Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt ist; zu welchem konkreten Zweck das Schiff eingesetzt wird, spielt keine Rolle.

Um diese mit der Verweisung verbundenen Unsicherheiten insbesondere in Bezug auf die Eintragungsfähigkeit von bestimmten Arbeitsschiffen aufzulösen, werden nun in Nummer 2 alle relevanten Arten von Arbeitsschiffen aufgezählt und damit klargestellt, dass all diese Schiffe grundsätzlich auch eintragungsfähig sein können. Nummer 2 kombiniert Elemente aus § 5a Absatz 2 Satz 5 EStG mit der Definition des internationalen Verkehrs in der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Schifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr („LNK-Richtlinie“, BAnz AT13.12.2021 B4).

Gerade vor dem Hintergrund der Energiewende und dem damit verbundenen erheblichen Ausbau der Offshore-Windparks hat die Frage nach einer Eintragungsfähigkeit von Arbeitsschiffen eine neue Bedeutung bekommen. Mehrere Offshore-Versorger, die die deutsche Flagge führen, sind im internationalen Verkehr tätig und dort genauso wie auch die Handelsschiffahrt den internationalen Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt. Zur Stärkung der deutschen Flagge erscheint es wichtig, dass auch diesen Schiffen, sofern sie Kauffahrteischiffe sind und überwiegend im internationalen Verkehr im Sinne der Norm eingesetzt werden, eine Eintragung in das ISR zu ermöglichen. Nur auf diese Weise können diese Spezialschiffe auf Dauer unter deutscher Flagge gehalten und eine Ausflagung abgewendet werden. Dies ist auch unter dem Aspekt der Resilienz der Energieversorgung und der damit verbundenen Versorgungssicherheit relevant. Denn mit dem Einsatz von Offshore-Versorgern und Errichterschiffen wird ein Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit dieser kritischen Infrastrukturen geleistet.

Die herausgehobene Bedeutung insbesondere von Offshore-Versorgern und Errichterschiffen und die Entstehung eines neuen Marktes war bei der Einführung des ISR nicht abzusehen. Es erscheint erforderlich und sachgerecht, die bisherige Definition an die veränderten Rahmenbedingungen in der Praxis anzupassen.

Voraussetzung für eine Eintragung in das ISR ist in jedem Fall, dass ein überwiegender Einsatz im internationalen Verkehr (mehr als die Hälfte der Einsatztage) stattfindet.

In einem neuen Absatz 2 wird eine Pflicht zur Veränderungsmitteilung gegenüber der Flaggenbehörde aufgenommen.

Zu Nummer 26 (§ 25):

§ 25 Absatz 2 wird aufgehoben, da die darin enthaltene Regelung nun in § 12 Absatz 1 Satz 4 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 3 FIRG verortet ist.

Zu Nummer 27 (§ 27):

Da das BSH nun unmittelbar im FIRG als Flaggenbehörde benannt wird, ist § 27 obsolet geworden und wird aufgehoben.

Zu Nummer 28 (§ 28):

Die Bekanntmachung der Musteranträge soll künftig nicht mehr im Verkehrsblatt, sondern auf der Internetseite „deutsche-flagge.de“ erfolgen. Damit soll die Zugänglichkeit für jedermann erleichtert werden.

Zu Nummer 29 (§ 29):

In § 29 erfolgt eine redaktionelle Korrektur im Zuge der Änderungen in § 13 FIRG.

Die Bekanntmachung im Verkehrsblatt ist zusätzlich auf der Internet-Seite www.deutsche-flagge.de veröffentlicht.

Zu Nummer 30 (§ 30):

In Absatz 1 wird der zweite Halbsatz gestrichen, da die Zuständigkeit der Flaggenbehörde für die Untersagung von Schiffsnamen nun unmittelbar im neuen § 9 Absatz 3 FIRG verankert ist.

Zu Nummer 31 (§ 30a):

Absatz 1 wird an die Änderungen im neuen § 13 FIRG angepasst.

In Absatz 2 werden die Bezugnahmen auf die Entschlüsse der IMO gestrichen. Die formalen Anforderungen, welche die Flaggenbehörde bei der Ausstellung der lückenlosen Stammdatendokumentation gemäß den Entschlüssen zu beachten und anzuwenden hat, entfalten für den Antragsteller keine Außenwirkung. Insbesondere wird nicht er, sondern nur die Verwaltung zur Verwendung bestimmter Formblätter verpflichtet. Eine solche Regelung, die ausschließlich verwaltungsinterne Abläufe betrifft, ist in einer Rechtsverordnung verzichtbar, da sie nicht das Verhältnis zwischen der Verwaltung und dem Bürger regelt.

Für den Eigentümer ist nur von Bedeutung, dass die Flaggenbehörde diese Stammdatendokumentation erstellt und ihm aushändigt. Aus Gründen der Transparenz und Nachvollziehbarkeit wird die maßgebliche Bekanntmachung der IMO-Entscheidung A.959(23) im Verkehrsblatt jedoch auf der internet-Seite www.deutsche-flagge.de zur Verfügung gestellt.

Gleiches gilt für die Formulare zur Beantragung einer lückenlosen Stammdatendokumentation und zur Mitteilung von Änderungen nach Absatz 3.

In Absatz 4 wird die Bezugnahme auf die „nach den Nummern 10 und 11 der Anlage zur Entschließung A.959(23) erforderlichen Maßnahmen“ gestrichen. Stattdessen werden diese „Maßnahmen“ nun konkret in der Regelung benannt. Demnach ist der Eigentümer im Falle einer Änderung der lückenlosen Stammdatendokumentation verpflichtet, die Richtigkeit und Vollständigkeit der aktualisierten Stammdatendokumentation zu überprüfen. Diese Formulierung vereinfacht die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Regelung.

Zu Nummer 32 (§ 31 Absatz 3):

In § 31 Absatz 3 erfolgt eine inhaltliche Korrektur. Bisher sah der Absatz vor, dass die Absätze 1 und 2 der Regelung nicht für das Schiffszertifikat gelten.

Dies ist nicht zutreffend, denn der in Absatz 1 enthaltene Grundsatz, dass für jedes Schiff nur ein einziger Ausweis über die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge ausgestellt wird, trifft auch auf das Schiffszertifikat zu. Daher wird in Absatz 3 die bisherige Bezugnahme auf Absatz 1 gestrichen.

Damit wird klargestellt, dass lediglich Absatz 2 nicht für das Schiffszertifikat gilt. Da das Schiffszertifikat nicht von der Flaggenbehörde ausgestellt wird, sondern von dem zuständigen Amtsgericht, kann Absatz 2 keine Geltung für das Schiffszertifikat entfalten.

Zu Nummer 33 (Neue Anlage zu § 19):

Die bisherige Anlage (zu § 5) wird angesichts der Aufhebung der Regelungen zum Schiffsvorzertifikat aufgehoben. Dort war ein amtliches Muster eines Schiffsvorzertifikates abgebildet.

In der neuen Anlage werden die im Rahmen von § 19 relevanten internationalen Übereinkommen aufgezählt. Ist ein Staat Vertragspartei der hier genannten vier Übereinkommen, kommt eine Anerkennung als Flaggenstaat für eine Ausflaggung nach § 7 Flaggenrechtsgesetz in Betracht.

Zu Artikel 8 (Änderung des SeeFischG)

Zu Nummer 1 (§ 2):

Die Bezeichnung des zuständigen Bundesressorts sollte aktualisiert werden. Bei der Gelegenheit sollte eine Legaldefinition „Bundesministerium“ für das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat eingeführt werden.

Zu Nummer 2 (§ 2a):

Nach dem Unionsrecht bedarf ein Fischereifahrzeug einer Fanglizenz (Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009). In Fällen, in denen der Fanglizenzhhaber im Ausland sitzt, wird für fischereirechtliche Belange eine verantwortliche Person im Inland beauftragt, damit die Fischereiverwaltung gegebenenfalls eine Handhabe gegen Fanglizenzhhaber hat, die das Fischereirecht verletzen. Im Zuge der Modernisierung des Flaggenrechtsgesetzes soll unter anderem die fischereibezogene Sonderregelung des § 2 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b Flaggenrechtsgesetz entfallen. Um die bisherige Praxis fortsetzen und eine effektive Fischereiverwaltung ermöglichen zu können, ist eine entsprechende – moderne und mit verhältnismäßigem Aufwand zu befolgende – Vorschrift in das Seefischereigesetz aufzunehmen.

Sofern eine Person keinen Wohnsitz oder Sitz in Deutschland hat, soll sie eine Fanglizenz nur erhalten, wenn sie der Bundesanstalt eine beauftragte Person benennt (Absatz 1). Das Konzept der beauftragten Person soll demjenigen in § 2 Flaggenrechtsgesetz in der Fassung entsprechen, die das Flaggenrechtsgesetz durch die vorliegende Änderung erhalten soll (Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3). Sofern eine Person, der in der Vergangenheit eine Fanglizenz erteilt wurde, ihren Wohnsitz oder Sitz in Deutschland aufgibt, zum Beispiel durch dessen Verlagerung ins Ausland, soll von der Fanglizenz kein Gebrauch gemacht werden dürfen, es sei denn, der Fanglizenzinhaber hat eine beauftragte Person in Deutschland benannt; die Formulierung „gewerbliche Nutzung lebender aquatischer Ressourcen“ ist in Anlehnung an Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 gewählt (Absatz 2 Satz 1). Ändern sich relevanten Tatsachen, soll dies der Bundesanstalt unverzüglich mitzuteilen sein (Absatz 2 Satz 3). Die Bereitschaft der benannten Person, beauftragte Person im Sinne der Vorschrift zu sein, sowie ihr Wohnsitz oder Sitz in Deutschland, sollen gegenüber der Bundesanstalt nachzuweisen sein (Absatz 4).

Zu Nummer 3 (§ 3):

Zu Buchstabe a

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Buchstabe b

Der Verweis in § 3 Seefischereigesetz ist an die geänderte Struktur des § 11 Flaggenrechtsgesetz anzupassen.

Zu Nummer 4 (§ 14):

§ 14 Absatz 3 Seefischereigesetz soll um eine neue Nummer 14 ergänzt werden, um das Bundesrecht in Übereinstimmung mit Unionsrecht zu bringen, vgl. Bundestags-Drucksache 20/13154: „Artikel 42 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 und Artikel 90 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 sehen vor, dass die Mitgliedstaaten bei den dort genannten Verstößen die Schwere des Verstoßes zu prüfen haben.“

Mit dem Einfügen von § 14 Absatz 3 Nummer 14 SeeFischG kann – unabhängig von einer Punktevergabe für schwere Verstöße nach § 13 SeeFischG – für alle Verstöße zusätzlich die Angabe, dass ein Verstoß als schwer einzustufen ist, in die Verstoßdatei eingetragen werden. Die Änderung von § 14 SeeFischG dient dazu, schwere Verstöße auch über die Punktevergabe hinaus zu dokumentieren und somit die Durchführungsdefizite im Rahmen des in der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 festgelegten Sanktionssystems zu beheben.

Die Regelung des § 14 Absatz 3 Nummer 9 erlaubt bereits jetzt den Rückschluss, dass ein schwerer Verstoß begangen und Punkte vergeben wurden. Die nun vorgesehene Ergänzung des § 14 Absatz 3 Nummer 14 SeeFischG ist daher auf die Fälle eingegrenzt, in denen bei einem schweren Verstoß keine Punkte vergeben wurden.

Diese Änderung führt nicht dazu, dass die Punktevergabe ausgeweitet wird. Diese kann weiterhin nur in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen erfolgen. Auswirkungen wird die Änderung auf die Zulässigkeit der Anträge auf Unterstützung nach Artikel 11 der Verordnung (EU) 2021/1139 und Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 haben.“

Zu Nummer 5 (§ 15):

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 6 (§ 18):

Zu Buchstabe a:

Die neuen Nummern 1 und 1a in § 18 Absatz 2 Seefischereigesetz sollen der Durchsetzung der im neuen § 2a niedergelegten Vorgaben dienen.

Die bisherige Nummer 1 wird zu Nummer 1b, damit die Reihenfolge der Bußgeldtatbestände mit der Reihenfolge der materiellen Vorschriften konsistent ist.

Zu Buchstaben b und c:

Folgeanpassungen zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe d:

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 7:

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 8:

Rechtsbereinigung.

Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes in Übereinstimmung mit Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 GG. Das Gesetz soll in Übereinstimmung mit Abschnitt I Ziffer 4 des Arbeitsprogramms Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau zum nächsten Quartalsanfang in Kraft treten.