

Teil 2: Das Seeverkehrsrecht - Allgemeiner Überblick

Unter Seeverkehrsrecht ist das öffentliche Seeschiffahrtsrecht einschließlich Wasserstraßen- und Hafenrecht zu verstehen.

Die Grundnormen finden sich im Seeaufgabengesetz. Weitere wichtige Normen enthalten vor allem das Flaggenrechtsgesetz, das Seelotsgesetz, das Seearbeitsgesetz, das Schiffssicherheitsgesetz und das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz sowie die Hafengesetze der Länder. Seeverkehrsrechtliche Aspekte finden sich auch im Bundeswasserstraßengesetz.

1. Territorialitäts- und Flaggenstaatsprinzip

1.1 Anknüpfungsgrundsätze

Anknüpfungspunkt für seeverkehrsrechtliche Regelungen ist zum einen das Territorialitätsprinzip, d.h., die Regeln gelten in einem bestimmten Gebiet für alle Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen. Das betrifft vor allem Vorschriften über das Verhalten im Verkehr. In anderen Fällen gilt das Flaggenstaatsprinzip, d.h., die Regelungen erfassen nur Schiffe unter deutscher Flagge. Das gilt insbesondere bei schiffsbezogenen Anforderungen. Einer Anwendung des Territorialitätsprinzips würde hier entgegenstehen, dass Schiffe dann z.B. unterschiedliche bauliche Anforderungen erfüllen müssten, je nachdem, in welchen Territorialgewässern sie sich gerade aufhalten. Da verschiedentlich die Schiffssicherheitsanforderungen einzelner Flaggenstaaten als nicht ausreichend angesehen werden, gibt es Ansätze, auch insoweit stärker auf das Territorialitätsprinzip abzustellen und dabei die ausschließliche Wirtschaftszone einzubeziehen. Solche Tendenzen finden sich in den USA, werden aber nach den verheerenden Tankerunfällen auch in Europa in zunehmendem Maße erwogen, und zwar insbesondere im Rahmen von Hafenanlaufbedingungen. Im Einzelfall kann das im Widerspruch zum Seevölkerrecht stehen. Das SRÜ (UN-Seerechtsübereinkommen) bekräftigt das Flaggenstaatprinzip. Danach ist der Staat, dessen Flagge das Schiff führt, für die Schiffssicherheit verantwortlich (Art. 94 SRÜ). Die territorialen Kompetenzen des Küstenstaates gegenüber Schiffen unter fremder Flagge werden im Küstenmeer durch das Recht der friedlichen Durchfahrt beschränkt (Art. 21 SRÜ). Die Kompetenzen für Maßnahmen gegen Verschmutzungen durch Schiffe richten sich nach Art. 211, 218 ff. SRÜ.

1.2 Flaggenrecht

Das Recht der Flaggenführung wird im Einzelnen im Flaggenrechtsgesetz und die dazu ergangene Flaggenrechtsverordnung geregelt. Seeschiffe müssen die Bundesflagge führen, wenn deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Gesetzes haben. Entsprechendes gilt für Handelsgesellschaften mit deutscher Mehrheit und juristische Personen, bei denen Deutsche die Mehrheit im Vorstand oder der Geschäftsführung haben. Angehörige aus einem Staat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes werden gleich gestellt. Schiffe von Deutschen, die nicht ihren Wohnsitz in Deutschland haben, dürfen die Bundesflagge führen, sind dazu aber nicht verpflichtet. Der Nachweis, dass die Voraussetzungen für das Führen der deutschen Flagge gegeben sind, erfolgt durch das Schiffszertifikat, dessen Erteilung in der Schiffsregisterordnung (Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133), zuletzt durch Gesetz vom 10.10.2013 (BGBl. I S. 3786) geändert, geregelt ist. In bestimmten Fällen wird ein Flaggenschein oder eine Flaggenbescheinigung, bei Schiffen bis zu 15 m Länge, insbesondere Sportfahrzeugen, ein Flaggenzertifikat ausgestellt. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Führung einer fremden Flagge erlaubt werden (s. dazu Teil 6). Alle Schiffe unter der Bundesflagge werden in einem Flaggenregister erfasst, das vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als deutsche Flaggenbehörde geführt wird.

2. Schiffsvermessung

Neben der Flagge ist die Größe der Schiffe weiteres wichtiges Kriterium für schiffsbezogene Regelungen. Die Größe ist maßgeblich für Anforderungen an die Schiffssicherheit und die Schiffsbesetzung, aber auch für vielfältige Entgelte, Abgaben und Gebühren sowie für Statistiken. Der Größenbestimmung dient die Schiffsvermessung, die dem BSH obliegt (§ 1 Nr. 5 i.V.m. § 5 SeeAufgG). Grundlage ist vor allem das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (BGBl. 1975 II S. 65). Während nach früheren Regelungen das Ergebnis der Vermessung als Brutto- und Nettoraumgehalt in Registertonnen (BRT/NRT) angegeben wurde, wird die Größe des Schiffes nach dem genannten Übereinkommen nunmehr als dimensionslose Brutto- und Nettoraumzahl (BRZ/NRZ) bestimmt.

3. Seeaufgabengesetz

Das SeeAufgG dient dazu, entsprechend der fakultativen Bundeskompetenz nach Artikel 89 GG dem Bund Seeschiffahrtspflichten zuzuweisen. Das Gesetz hat folgende Regelungssystematik:

- Aufgabenzuweisung an den Bund
- Behördenzuständigkeiten und Kompetenzregelungen
- Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen
- Kosten, Abgaben, Entgelte
- Ordnungswidrigkeiten und Verfahrensregelungen.

§ 1 enthält einen enumerativen Aufgabenkatalog. Auf einzelne Aufgaben wird an anderer Stelle eingegangen. § 2 regelt die Zuständigkeiten zwischen Ländern und dem Bund bei der seemännischen Ausbildung und der Eignungsüberprüfung. §§ 3, 5, 5a und 6 legen die Zuständigkeit der Bundesbehörden für einzelne Aufgaben fest. Außerdem wird in §§ 3 bis 3d und §§ 8, 8a das materielle Schiffahrtspolizeirecht geregelt. § 7 sieht für bestimmte Fälle die Beleihung juristischer Personen des privaten Rechts vor. § 7a ermächtigt das BMVI, Anforderungen für die Schiffsausrüstung festzulegen und die Marktüberwachung zu regeln. Die Verordnungsermächtigungen der §§ 9 bis 11 erfassen insbesondere die Sicherheit des Schiffsverkehrs und die Abwehr von Umweltgefahren, die nähere Regelung der Schiffsvermessung, Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die wirtschaftliche Betätigung der deutschen Schiffahrt und die Übermittlung von Unterlagen, die sich auf das Schiffahrtsgeschäft beziehen. Für Amtshandlungen ist grundsätzlich die Erhebung von Kosten vorgesehen; § 12 ermächtigt zum Erlass von Kostenverordnungen. Für das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals sowie für die Inanspruchnahme bundeseigener Häfen werden nach § 13 Abgaben erhoben; hierzu können Rechtsverordnungen erlassen werden. Diese Regelung ist systemfremd, da sie Teil der Verwaltung der Bundeswasserstraßen ist. Nach § 14 werden für die Leistungen der Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal Entgelte erhoben. § 15 regelt die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, bedarf allerdings im Wesentlichen einer Ausfüllung durch Rechtsverordnungen nach §§ 9 bis 9c. Weitere Verfahrensregelungen für Ordnungswidrigkeiten- und Strafverfahren außerhalb der Hoheitsgewässer enthalten §§ 4, 16 bis 17a.

4. Seearbeitsgesetz

Das Seearbeitsgesetz (vom 20.04.2013 - BGBl. I S. 868, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.06.2013 – BGBl. II S. 763), das das Seemannsgesetz abgelöst hat und das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23.02.2006 (BGBl. 2013 II S. 763, 765) umsetzt, regelt die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Kauffahrteischiffen, die die deutsche Flagge führen. Es stellt auch klar, wer zur Besatzung gehört oder ausdrücklich enumerativ nicht erfasst wird (§ 3). Abschnitt 9 befasst sich mit Schiffen unter ausländischer Flagge bzw. Seeleuten auf diesen Schiffen. Im Prinzip ist das Seearbeitsgesetz dem Arbeitsrecht zuzuordnen, enthält jedoch auch öffentlich-rechtliche Elemente. Hierzu gehören vor allem folgende Regelungen:

- Seediensttauglichkeit (§ 11 ff.): Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer für die von ihm auf See zu verrichtende Tätigkeit gesundheitlich tauglich ist, was durch ein Seediensttauglichkeitszeugnis durch einen dafür zugelassenen Arzt nachzuweisen ist. Jede Ausstellung eines solchen Zeugnisses ist der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG für Transport

und Verkehrswirtschaft) elektronisch für das Seediensttauglichkeitsverzeichnis zu melden. Wird ein solches Seediensttauglichkeitszeugnis nicht erteilt, so kann diese Feststellung auf Antrag bei der Berufsgenossenschaft durch die Ärzte des seeärztlichen Dienstes überprüft werden. Die fehlende oder eingeschränkte Seediensttauglichkeit wird durch Bescheid der Berufsgenossenschaft festgestellt. Widerspruch und Anfechtungsklage haben keine aufschiebende Wirkung (§ 13 Abs. 3).

Besatzungsstärke der Schiffe (§ 21): Reeder und Kapitän haben unbeschadet der Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes für eine nach Anzahl, Qualifikation und Eignung ausreichende Schiffsbesatzung zu sorgen, um unter allen Betriebszuständen einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Nach § 22 SeeArbG ist der Kapitän auf Schiffen in internationaler Fahrt verpflichtet, eine Besatzungsliste zu erstellen und mitzuführen, die jederzeit den vollständigen Stand der Zusammensetzung der Besatzung wiedergibt. Die Berufsgenossenschaft kann die Vorlage der Besatzungsliste verlangen, um die Einhaltung der sicheren Besatzung zu überprüfen.

- Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer Inhaber der nach seeverkehrsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Befähigungszeugnisse oder – nachweise ist (§ 23).
- Dem Arbeitsrecht zuzuordnen sind die detaillierten Vorschriften über das Heuverhältnis (§ 28 ff.). Hierzu gehören auch Bestimmungen über Landgang (§ 35), Arbeits- und Ruhezeiten (§ 42 ff.), Urlaub (§ 56 ff.), Unterbringung, Verpflegung (§ 93 ff) und Krankenfürsorge (§ 99 ff.).
- Zum Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz gehören die Vorschriften zum Schutz gegen Betriebsgefahren (§ 114 ff.): Der Reeder ist verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Arbeitsmittel so einzurichten sowie den Arbeitsablauf so zu regeln, dass die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren sowie arbeitsbedingte und sonstige Gesundheitsgefahren geschützt sind.
- Von besonderer Bedeutung sind die Regeln über die Ordnung an Bord (§ 121 ff.). Für die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit an Bord hat der Kapitän zu sorgen; er ist berechtigt, die dazu notwendigen Maßnahmen zu treffen. Diese Befugnis ist nicht nur Ausfluss der arbeitsrechtlichen Beziehungen, sondern hat auch polizeirechtlichen Charakter. Bei unmittelbarer Gefahr kann der Kapitän die zur Abwendung der Gefahr gegebenen Anordnungen notfalls mit Zwangsmitteln durchsetzen; er kann dazu auch Besatzungsmitglieder vorübergehend festnehmen und körperliche Gewalt anwenden. Wichtig ist auch, dass sich jedes Besatzungsmitglied beim Kapitän, Reeder oder der Berufsgenossenschaft gem. § 127 ff. darüber beschweren kann, wenn ein Schiff nicht seetüchtig ist, seine Sicherheitseinrichtungen nicht in ordnungsgemäßem Zustand sind oder die Verpflegungsvorräte ungenügend sind. Die Berufsgenossenschaft hat ggf. eine Untersuchung zu veranlassen und für Abhilfe zu sorgen.
- Nach § 130 ist für ein Schiff in internationaler Fahrt ein gültiges Seearbeitszeugnis sowie eine Seearbeits-Konformitätserklärung der Berufsgenossenschaft über die Arbeits- und Lebensbedingungen bzw. über den Gesundheitsschutz an Bord mitzuführen und vom Reeder sicherzustellen, dass das Schiff jederzeit diesen Anforderungen entspricht.
- § 129 regelt den Umfang der Flaggenstaatkontrolle durch die Berufsgenossenschaft für die Überprüfung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.
- Hinsichtlich der Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge stellt § 137 die Pflichten des Reeders und des Kapitäns dar, die sicherzustellen haben, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens genügen. Auch bei Schiffen unter ausländischer Flagge prüft die Berufsgenossenschaft die Einhaltung der o.g. Anforderungen sowie das Vorliegen des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung (§ 138); es handelt sich um eine Hafenstaatkontrolle im Sinne der Richtlinie 2009/16/EG vom 23.04.2009 (ABl. L 131 vom 28.05.2009, S. 57). Diese Richtlinie benennt die Kriterien für das Risikoprofil, das für die Untersuchungshäufigkeit und die Auswahl eines zu überprüfenden Schiffes maßgeblich ist. Die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft richten sich nach § 143 SeeArbG, u.a. kann das Auslaufen bei schweren Verstößen gegen das SeeArbG untersagt werden.

Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass für Verordnungen finden sich in den einzelnen Abschnitten des Seearbeitsgesetzes. Umfangreiche Straf- und Ordnungswidrigkeitenbestimmungen sollen die Einhaltung der Regelungen des Seearbeitsgesetzes sicherstellen (§ 145 ff).

5. Bundeswasserstraßengesetz

Die Bundeswasserstraßen stehen im Eigentum des Bundes und werden vom Bund verwaltet (Artikel 89 GG). Wichtigste Rechtsgrundlage ist das WaStrG. Bundeswasserstraßen sind die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen - sie sind im Einzelnen in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführt, sowie die Seewasserstraßen (§ 1 Abs. 1).

Das WaStrG regelt die Verkehrsfunktion der Wasserstraßen und ist damit Teil des öffentlichen Wegerechts. Das öffentliche Schifffahrtsrecht hingegen hat die Schifffahrt, also den Verkehrsträger, zum Gegenstand. Schifffahrt und Weg bilden zusammen das System Seeverkehr. Dem Grundsatz der Territorialhoheit entsprechend ist das Wegerecht auf die Hoheitsgewässer beschränkt.

Da der Bund Eigentümer der Seewasserstraßen nur unter dem Gesichtspunkt ihrer Verkehrswegefunktion ist, kann das jeweilige Land das Eigentum des Bundes an den Seewasserstraßen unentgeltlich nutzen, sofern dadurch die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes nicht beeinträchtigt wird,

- wenn die Nutzung öffentlichen Interessen dient,
- oder zur Ausübung des Jagdrechts, der Muschelfischerei, der Schillgewinnung, der Landwirtschaft sowie der Befugnisse zur Nutzung von Bodenschätzen (§ 1 Abs. 3).

Im Rahmen der schifffahrts- und wasserstraßenrechtlichen Vorschriften darf jedermann die Bundeswasserstraßen befahren (§ 5). Es handelt sich hierbei um eine erlaubnisfreie Nutzung, die aber nicht dem Gemeingebrauch zuzurechnen ist. In Naturschutzgebieten und Nationalparks kann das Befahren durch Rechtsverordnung eingeschränkt oder untersagt werden, soweit dies zur Erreichung des Schutzzwecks erforderlich ist. Das ist durch die Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes "Helgoländer Sockel" (BGBl. 1985 I S. 776, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.6.2005 – BGBl. 1818, 1837), die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (BGBl. 1995 I S. 2240, zuletzt geändert durch VO vom 3.9.1997 - BGBl. I S. 2216) und die Befahrensregelungsverordnung Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern (BGBl. 1997 I S. 1541) geschehen.

Der wasserrechtliche Gemeingebrauch an Seewasserstraßen kann durch Rechtsverordnung oder Verwaltungsakt eingeschränkt oder untersagt werden, soweit das zur Erhaltung der Wasserstraße in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand notwendig ist (§ 6). Als Gemeingebrauch kommt insbesondere das Fischen und Baden in Betracht.

Dem Bund obliegt die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen. Bei den Seewasserstraßen umfasst sie nur die Erhaltung der Schifffahrtswege, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist (§ 8). Hierzu gehören auch Maßnahmen zur Sicherung des Bestandes der Inseln Helgoland, Wangerooge und Borkum. Bei den Binnenwasserstraßen folgt aus dem Gewässereigentum des Bundes neben den wegerechtlichen Unterhaltungspflichten (Verkehrsfunktion) auch eine Verpflichtung zu ökologischen Zielen im Rahmen der Gewässerunterhaltung gemäß §§ 4 Abs. 1 Satz 2, 39, 40 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), soweit das Landesrecht keinen anderen Träger vorsieht. Ein sehr praxisrelevantes Beispiel ist die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Gewässer bei Stauanlagen gem. § 34 Abs. 3 WHG. Umfangreiche Regelungen über Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen betreffen im Wesentlichen die Binnenwasserstraßen (§§ 12 ff). Einschlägiges Verfahren ist die Planfeststellung gem. § 14 WaStrG i.V.m. §§ 72 – 78 VwVfG.

Die Aufgaben der Strompolizei werden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zugewiesen (§§ 24 ff). Zum Wasserstraßenrecht gehören auch Regelungen über das Setzen und Betreiben von Schifffahrtszeichen (§ 34). Von Bedeutung ist die Verpflichtung der WSV, für die Eisbekämpfung zu sorgen, soweit sie wirtschaftlich zu vertreten ist (§ 35). Hinsichtlich des Feuerschutzes geht das Gesetz grundsätzlich von der Zuständigkeit der Länder aus. Soweit Brände auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern jedoch den Verkehr behindern können, ist der Bund zur Unterhaltung des Feuerschutzes nach Maßgabe mit den Ländern geschlossener Vereinbarungen zuständig. Weitere Vorschriften über Entschädigungsregelungen und das Kreuzungsrecht betreffen nur den Binnenbereich.

6. Die Verwaltungsorganisation

In der Seeverkehrsverwaltung sind fast alle Formen der unmittelbaren und mittelbaren Staatsverwaltung anzutreffen.

6.1 Oberste Bundesbehörde

Oberste Behörde ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Seeverkehrsaufgaben sind dort vor allem in der Abteilung „Wasserstraßen und Schifffahrt“ angesiedelt. Dem BMVI obliegt

- die Vorbereitung von Gesetzen
- der Erlass von Rechtsverordnungen
- die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in internationalen maritimen Organisationen sowie bei bilateralen Kontakten und im Rahmen der Europäischen Union
- politische Grundsatzentscheidungen und Vorgaben für die Verwaltungstätigkeit
- Fachaufsicht über die nachgeordneten Behörden.

6.2 Verwaltung

Die nachgeordnete Verwaltung ist teilweise dezentral, teilweise zentral organisiert. Die ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) sind zu einer Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn zusammengelegt worden. Die Außenstellen sind jeweils für einen bestimmten regionalen Bereich zuständig. Im Küstenbereich sind die Außenstellen Nord in Kiel und Nordwest in Aurich zu nennen. Jeder Außenstelle sind mehrere Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) als Ortsbehörden zugeordnet. Ihnen obliegt vor allem die Verwaltung der Bundeswasserstraßen einschließlich Bau und Unterhaltung sowie Betrieb von Anlagen, die Verkehrsregelung auf Bundeswasserstraßen und die Aufsicht über das Seelotswesen.

6.3 Zentrale Verwaltung

Zentrale Bundesoberbehörden sind das BSH (§ 5 SeeAufgG) und die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (vgl. Teil 4). Für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen nehmen die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkunde zentrale Aufgaben wahr.

6.4 Mittelbare Verwaltung

Als mittelbarer Verwaltungsträger wird die Berufsgenossenschaft Verkehr (früher See-Berufsgenossenschaft) tätig. Sie ist als bundesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts Träger der gesetzlichen See-Unfallversicherung. Ihr obliegen als Selbstverwaltungsaufgabe nach dem Sozialgesetzbuch und dem Arbeitssicherheitsgesetz die Unfallverhütung einschließlich des arbeitsmedizinischen Dienstes sowie der medizinische Arbeitsschutz auf der Grundlage des Seearbeitsgesetzes.

Da die Maßnahmen zur Unfallverhütung in engem Sachzusammenhang mit Schiffssicherheitsanforderungen stehen, sind auch diese Aufgaben bereits Ende des 19. Jahrhunderts der See-Berufsgenossenschaft zugewiesen worden, so dass insoweit auf die Aufgabenwahrnehmung durch unmittelbare staatliche Behörden verzichtet werden konnte. 2010 sind die See-BG und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur neuen Berufsgenossenschaft für Transport- und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengelegt worden. Rechtsgrundlage für die Aufgabenwahrnehmung durch die Berufsgenossenschaft ist § 6 SeeAufgG. Diese Aufgaben werden nicht von der berufsgenossenschaftlichen Selbstverwaltung erfasst, sondern im Auftrag des Bundes wahrgenommen. Dementsprechend untersteht die BG Verkehr insoweit der Fachaufsicht des BMVI. Dem Auftragscharakter entspricht, dass die Durchführungskosten vom Bund zu tragen sind.

Eine Besonderheit besteht darin, dass sich die BG Verkehr aufgrund gesetzlicher Festlegung bei Angelegenheiten der Schiffstechnik sowie bei Überwachungsmaßnahmen im Ausland nach Maßgabe

europäischer Regelungen anerkannter Überwachungsorganisationen bedient, zu denen insbesondere der Germanische Lloyd und andere Klassifikationsgesellschaften zählen. Beim Germanischen Lloyd handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die für die schiffstechnische Klassifikation der Schiffe sorgt. Die Voraussetzungen für die Anerkennung einer Überwachungsorganisation können durch Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 Satz 3 SeeAufgG geregelt werden. Rechtlich sind diese Organisationen als Verwaltungshelfer anzusehen.

Als Träger mittelbarer Verwaltung werden auch die Lotsenbrüderschaften und die Bundeslotsenkammer nach dem Seelotsgesetz tätig. Ihnen obliegt als Körperschaften des öffentlichen Rechts die Selbstverwaltung des Seelotswesens auf den Revieren (vgl. Teil 5).

6.5 Beleihung

In Wahrnehmung der dem Bund nach § 2 SeeAufgG obliegenden Aufgaben für die seemännische Ausbildung kann das BMVI gem. § 7 SeeAufgG juristische Personen des privaten Rechts durch VO mit der Anerkennung von Ausbildungsschiffen und der Überwachung der Bordausbildung, der Abnahme von Prüfungen und der Erteilung von Befähigungszeugnissen betrauen, und zwar sowohl für die Berufsschiffahrt als auch für Führer von Sportfahrzeugen. Auch die Datenerhebung bei nicht amtlich registrierten Seeschiffen kann auf bestimmte juristische Personen übertragen werden. Von der Beleihungsmöglichkeit ist hinsichtlich der Ausbildung mit der Schiffsoffiziers-AusbildungsVO und der Schiffsmechaniker-AusbildungsVO Gebrauch gemacht worden, indem diese Aufgaben der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. übertragen worden sind, der Bund, Küstenländer, Reederverband und Seeleutegewerkschaft als Mitglieder angehören (vgl. im einzelnen Teil 3, Abschnitt 5.2). Durch die Sportbootführerscheinverordnung-See und die Sportseeschifferverordnung sind für den Bereich der Sportschiffahrt der Deutsche Motoryachtverband und der Deutsche Segler-Verband mit der Abnahme der Prüfungen und der Erteilung von Führerscheinen und Sportseeschifferzeugnissen beauftragt worden (vgl. Teil 3, Abschnitt 5.5). Eine entsprechende Beauftragung für Funkbetriebszeugnisse auf Sportfahrzeugen ist durch § 13 Abs. 4a SchiffssicherheitsVO (vgl. Teil 3, Abschnitt 3.5.2) erfolgt. Die beliehenen Verbände unterstehen der Fachaufsicht des BMVI. Mit diesen Beleihungen soll erreicht werden, dass die Beteiligten eng in Ausbildung, Prüfung und Eignungsfeststellung einbezogen werden, um größtmögliche Praxisnähe zu erreichen.

Eine zusätzliche Beleihungsregelung besteht nach § 5 Abs. 2 SeeAufgG für das BSH. Danach ist vorgesehen, dass sich das BSH unter näher festgelegten Voraussetzungen bei der Erfüllung seiner Aufgaben anerkannter Organisationen, bestimmter anderer Bundesbehörden und geeigneter Stellen bedienen kann. Eine Einbeziehung Dritter ist auch bei der Schiffsvermessung möglich; durch Rechtsverordnung nach § 9a SeeAufgG können entsprechende Aufgaben des BSH auf eine andere zuständige Stelle übertragen werden.

7. Die Seeverkehrsaufgaben der Länder

Trotz der nur fakultativen Bundeszuständigkeit sind bei den Ländern lediglich einige wenige Seeverkehrsaufgaben verblieben. Die Durchführung des Arbeitsschutzes in der Seeschiffahrt ist eine Landesaufgabe, soweit nicht die BG Verkehr zuständig ist. Letzteres gilt vor allem für den medizinischen Arbeitsschutz. Wie bereits dargelegt, obliegt den Ländern die schulische Berufsausbildung. Die Länder haben Seefahrtsschulen und spezielle Fachbereiche in den Fachhochschulen eingerichtet. Das Führen des Schiffsregisters ist als Teil der freiwilligen Gerichtsbarkeit Aufgabe der Länder.

Wichtigste seeverkehrsrelevante Aufgabe der Länder ist die Verwaltung der Häfen, soweit es sich nicht um bundeseigene Schutz- und Sicherheitshäfen handelt. Die Häfen stehen entweder im Eigentum des Landes oder einer Kommune. Danach richtet sich auch, ob die Hafenverwaltung von Landes- oder Kommunalbehörden, bzw. durch Betriebsgesellschaften in deren Auftrag wahrgenommen wird. Die Verwaltungsaufgaben erfassen Wirtschaftsfragen, Bereitstellung der Infrastruktur und die Hafensicherheit. Soweit die Wasserflächen des Hafens Bundeswasserstraße sind, kann es im Einzelfall zu Kollisionen zwischen dem Hafensicherheitsrecht und dem Strom- und Schifffahrtspolizeirecht des Bundes kommen. In diesem Fall gilt nach Artikel 31 GG der Vorrang des Bundesrechts. Im Hamburger

Hafen sind die Verwaltung der Elbe und die Schifffahrtspolizei durch Staatsverträge der Freien und Hansestadt Hamburg übertragen worden (vgl. § 45 Abs. 5 WaStrG, § 19 SeeAufgG). Flankierend obliegt dem Bund neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen (§ 1 Nr. 1 SeeAufgG).

8. Internationale Zusammenarbeit

Die Internationalität der Seeschifffahrt hat zur Folge, dass Seeverkehrsaufgaben allein auf nationaler Ebene nicht ausreichend wahrgenommen werden können. Daher spielt die internationale Zusammenarbeit eine herausragende Rolle. Sie dient vorrangig dazu, die notwendigen internationalen Regelungen zu vereinbaren. Gerade im Zusammenhang mit der Diskussion um sog. Sub-Standard-Ships wird aber deutlich, wie wichtig es ist, dass internationale Regelungen von den einzelnen Staaten auch tatsächlich wirksam eingeführt und durchgesetzt werden. International erfordert das eine Harmonisierung der Anwendung und Durchführung von Regelungen.

8.1 Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO)

Die IMO, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, ist die wichtigste internationale Organisation für Seeschifffahrtsfragen. Ihr gehören 170 Staaten als Mitglieder an. Hauptarbeitsgebiete sind die Schiffssicherheit und der Meeresumweltschutz. Im Rahmen der IMO sind mehr als 40 internationale Übereinkommen und über 800 Codes, Richtlinien und Empfehlungen erarbeitet worden. Hauptorgane sind die alle 2 Jahre zusammentretende Versammlung, der für die laufenden Verwaltungsgeschäfte zuständige Rat, 5 Fachausschüsse (Schiffssicherheit, Schutz der Meeresumwelt, Recht, technische Zusammenarbeit, Erleichterung des Seeverkehrs) und der Generalsekretär. Die Facharbeit wird vor allem in den Ausschüssen, Unterausschüssen und einer Vielzahl von Arbeitsgruppen geleistet. Ihnen obliegt die inhaltliche Erarbeitung von Übereinkommen, Empfehlungen, Richtlinien und Codes. Die IMO hat ihren Sitz in London.

8.2 Internationale Arbeitsorganisation (ILO)

Die ILO in Genf wird im Seeverkehrsbereich tätig, soweit es sich um das Seearbeitsrecht und die Rechtsstellung der Seeleute handelt. Im Februar 2006 hat die ILO ein neues Übereinkommen zum Seearbeitsrecht verabschiedet (Maritime Labour Convention), das eine Vielzahl von einschlägigen ILO-Übereinkommen und Beschlüssen zusammenfasst und auf den neuesten Stand bringt. Das Übereinkommen ist im August 2013 in Kraft getreten.

8.3 Weitere Organisationen

Wichtige weitere internationale Organisationen, in denen Seeverkehrsfragen - neben anderen - behandelt werden, sind die World Trade Organization (WTO); die Internationale Fernmeldeunion (Funkverkehr), die Internationale Hydrographische Organisation (Zusammenarbeit der hydrographischen Dienste) und die IMSO (International Mobile Satellite Organization). Verschiedentlich werden Aspekte der Sicherheit des Seeverkehrs auch in den regionalen Kommissionen zum Schutz der Meeresumwelt, insbesondere der Helsinki- und der OSPAR-Kommission, behandelt.

9. Europäisches Recht

Im Zuge der europäischen Einigung bildet sich als Zwischenstufe zwischen internationalem und nationalem Recht auch im Seeverkehrsbereich allmählich supranationales Recht der Europäischen Union heraus. Grundlage dafür ist Artikel 100 Abs. 2 des AEU-Vertrages (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union; vormals Art. 80 Abs. 2 des EG-Vertrages). Danach können das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt erlassen. Das ordentliche Gesetzgebungsverfahren besteht gemäß Art. 289 AEUV in der gemeinsamen Annahme einer Verordnung, einer Richtlinie oder eines Beschlusses durch das Europäische Parlament und den Rat auf Vorschlag der Kommission. Das Verfahren ist in Art. 294 AEUV näher geregelt. Die Rechtsakte der Union sind in Art. 288 AEUV (vormals Art. 249 EGV) normiert. Eine

Verordnung ist verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Eine Richtlinie ist hinsichtlich des zu erreichenden Zieles verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Anwendung und Umsetzung.

Die Europäische Union hat im Seeschiffahrtbereich inzwischen zahlreiche Richtlinien und Verordnungen erlassen. Sie dienen zum einen der Harmonisierung und dem Abbau von Handelshemmnissen. Mehr und mehr tritt daneben das Ziel einer gemeinsamen Schiffssicherheitspolitik durch europäische Standards und eine effektive Umsetzung und Anwendung internationaler Regelungen stärker in den Vordergrund. Zu erwähnen ist auch die 2003 gegründete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency) in Lissabon, die die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der maritimen Verkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe berät und die Umsetzung europäischer Rechtsakte überwacht. Bei der Ölbekämpfung hat sie Vollzugsaufgaben (Organisation von Ölbekämpfungsschiffen).

Über den Bereich der Europäischen Union hinaus sind Verordnungen und Richtlinien auch für die Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (BGBl. 1993 II S. 266) verbindlich. Voraussetzung ist nach Artikel 7 des EWR-Abkommens, dass es sich um Rechtsakte handelt, auf die in den Anhängen zu dem Übereinkommen oder in den Entscheidungen des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Bezug genommen wird oder die darin enthalten sind. Für den Seeverkehrsbereich sind vor allem Protokoll Nr. 19 und Anhang XIII zu dem Übereinkommen einschlägig.