

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

(Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des internationalen Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Die von der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) dieses Übereinkommens gefassten Beschlüsse sind verbindlich. Zur Durchführung des CDNI in Deutschland wurde das Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BinSchAbfÜbkAG) vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642) erlassen, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist.

Mit dem Beschluss CDNI 2017-I-4 der KVP vom 22. Juni 2017 wurde das CDNI umfassend geändert. Eingefügt wurden Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe).

B. Lösung

Zur Anpassung an das geänderte CDNI soll das BinSchAbfÜbkAG neu gefasst werden. Gleichzeitig sollen in der neuen Fassung weitere punktuelle Änderungen des bisher geltenden Rechts vorgenommen werden, da sich diese in der praktischen Umsetzung als notwendig erwiesen haben.

C. Alternativen

Keine. Als Vertragspartei des CDNI ist die Bundesrepublik Deutschland zur Umsetzung der Beschlüsse verpflichtet. Derzeit im Vollzug des CDNI auftretende Probleme blieben ohne die übrigen geplanten Änderungen ungelöst.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund werden keine höheren Haushaltsausgaben anfallen. Für die Länder einschließlich Kommunen wird ebenfalls mit keinen höheren Haushaltsausgaben gerechnet.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro:	10 221
– davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Tsd. Euro:	7
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro:	5 202

Für die Wirtschaft entsteht vor allem durch die Entgasung ein höherer jährlicher Erfüllungsaufwand.

Ebenso werden Informationspflichten für die Wirtschaft geändert, was zu einer geringen Erhöhung der jährlichen Bürokratiekosten führt. Denn künftig müssen Nachweise über die Abgabe der Dämpfe geführt werden.

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht für die Bereitstellung der benötigten Entgasungsanlagen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro:	266
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	22
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	244
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro:	288
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	146
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	142

Auf Bundesebene entsteht einmaliger Umstellungsaufwand insbesondere durch das Erstellen und Betreiben einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand resultiert aus dem Betreiben der Datei und im Rahmen des Datenaustauschs mit Behörden. Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Für die Länder entsteht einmaliger Umstellungsaufwand und zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand, da die Einhaltung des neuen Verbotes der Freisetzung von Dämpfen kontrolliert werden muss und ein Datenaustausch mit der Bundesebene vorgesehen ist.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

(Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

- § 1 Räumlicher Geltungsbereich und Geltung der Begriffsbestimmungen
- § 2 Einrichtung und Betrieb von Annahmestellen
- § 3 Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen
- § 4 Bedarfsplan für Betreiber gemeinsamer Annahmestellen
- § 5 Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme
- § 6 Allgemeine Auskunftspflichten
- § 7 Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle
- § 8 Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers
- § 9 Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger
- § 10 Besondere Pflichten des Schiffsführers
- § 11 Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen
- § 12 Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden
- § 13 Ordnungswidrigkeitendeckelung
- § 14 Zuständige Behörden für Aufgaben des Bundes
- § 15 Zuständige Behörden der Länder
- § 16 Gleichwertigkeiten
- § 17 Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht
- § 18 Verordnungsermächtigungen
- § 19 Übertragung von Aufgaben; Benennung zuständiger Landesbehörden
- § 20 Datenübermittlung und Datenaustausch
- § 21 Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftssteuer
- § 22 Bußgeldvorschriften
- § 23 Übergangsbestimmungen

§ 1

Räumlicher Geltungsbereich und Geltung der Begriffsbestimmungen

(1) Die nachfolgenden Bestimmungen gelten auf den Binnenwasserstraßen, die für Deutschland in Anlage 1 zum Übereinkommen¹⁾ genannt sind, und den daran gelegenen Schleusen, Häfen, Umschlagsanlagen, Liege- und Anlegestellen.

(2) Es gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 1 und der Artikel 3.01, 5.01 und 8.01 der Anlage 2 des Übereinkommens.

§ 2

Einrichtung und Betrieb von Annahmestellen

(1) Die Betreiber von Umschlagsanlagen

1. außerhalb von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für
 - a) Abfälle aus dem Ladungsbereich, sofern beim Umschlag von Gütern nach Anhang III der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Abfälle anfallen;
 - b) Dämpfe, sofern beim Umschlag von Gütern nach Anhang IIIa der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Dämpfe anfallen;
 - c) Hausmüll.
2. innerhalb von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für
 - a) Abfälle aus dem Ladungsbereich, sofern beim Entladen von Gütern nach Anhang III der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Abfälle anfallen;
 - b) Dämpfe, sofern beim oder nach dem Entladen von Gütern nach Anhang IIIa der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Dämpfe anfallen.
3. Zu den Umschlagsanlagen zählen auch Häfen, die als Umschlagsanlage fungieren.
4. Im Falle flüssiger Ladung geht die Pflicht nach Nummer 1 Buchstabe a und b und Nummer 2 Buchstabe a und b auf die diese Umschlagsanlagen nutzenden Befrachter über.

(2) Die Betreiber von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für

1. Hausmüll;

¹⁾ Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Schiffsabfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799), das zuletzt durch die Beschlüsse vom 22. Juni 2017 und 13. Dezember 2018 (BGBl. II S.) [einsetzen: Fundstelle des Vertragsgesetzes zur Änderung des Übereinkommens] geändert worden ist.

2. Slops und übrigen Sonderabfall.

(3) Die Betreiber von Liegestellen und Schleusen für die durchgehende Schifffahrt sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für Hausmüll.

(4) Die Betreiber von Anlegestellen von Kabinen- oder Fahrgastschiffen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für Hausmüll.

(5) Die Betreiber von als Stamm- oder Übernachtungsplatz dienenden Anlegestellen von Kabinen- oder Fahrgastschiffen mit einer Kapazität an Fahrgästen oder Schlafplätzen nach Artikel 8.02 Absatz 3 Buchstabe a und b sind verpflichtet, Annahmestellen für häusliches Abwasser einzurichten und zu betreiben.

(6) Die nach Absatz 1 bis 5 Verpflichteten können zuverlässige Dritte mit der ihnen obliegenden Aufgabe beauftragen.

(7) Die nach Absatz 1 Verpflichteten können jeweils den Fracht- oder Schiffsführern für Waschwasser bzw. für Dämpfe eine vorhandene geeignete Annahmestelle im Sinne von Artikel 7.05 Absatz 1, 2 und 2a der Anlage 2 zum Übereinkommen zuweisen.

(8) Die Einrichtung und den Betrieb von Annahmestellen für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle regelt die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens²⁾.

§ 3

Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen

(1) Betreiber und Befrachter können Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen und deren Art und Umfang treffen, und zwar

1. nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b verpflichtete Betreiber von Umschlagsanlagen sowie im Falle flüssiger Ladung die diese Umschlagsanlagen nutzenden Befrachter hinsichtlich der Annahme von Dämpfen;
2. nach § 2 Absatz 2 verpflichtete Betreiber von Häfen hinsichtlich der Annahme von Slops und übrigen Sonderabfall.

(2) Betreiber und Befrachter, die eine Vereinbarung nach Absatz 1 treffen, müssen einen Bedarfsplan nach § 4 aufstellen.

§ 4

Bedarfsplan für Betreiber gemeinsamer Annahmestellen

(1) Im Bedarfsplan sind die gemeinsamen Annahmestellen im Wasserstraßenbereich, für den die Vereinbarung gelten soll, festzulegen.

²⁾ Innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens ist nach dem Staatsvertrag der Länder über die Bestimmung einer innerstaatlichen Institution nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Bilgenentwässerungsverband-Staatsvertrag) von 2008 gemäß dessen Artikel 1 Absatz 1 der Bilgenentwässerungsverband mit Sitz in Duisburg

(2) Die Verteilung der Annahmestellen muss sich an den betrieblichen Belangen der Binnenschifffahrt orientieren. Das Netz der Annahmestellen muss ausreichend dicht sein. Zu berücksichtigen sind

1. das in bestimmten Wasserstraßenbereichen unterschiedliche regionale Verkehrsaufkommen und
2. die in den Umschlagsanlagen je nach Art und Menge der anfallenden Abfälle oder Dämpfe geltenden unterschiedlichen Anforderungen an die Annahme.

(3) Der Bedarfsplan muss unter Berücksichtigung der Absätze 1 und 2 folgende Angaben enthalten:

1. Namen der an der Vereinbarung Beteiligten,
2. Namen des Betreibers der gemeinsamen Annahmestellen,
3. Standort, Art und Umfang jeder gemeinsamen Annahmestelle,
4. Anmelde- und Abfertigungsmodalitäten für jede gemeinsame Annahmestelle und
5. sonstige spezifische Anforderungen, die durch die Schifffahrt vorgegeben werden (Längen der Anlegestellen, Anzahl gleichzeitig liegender Schiffe, Gefahrgut transportierende Schiffe, etc.).

(4) Der Bedarfsplan muss hinsichtlich des Netzes von Annahmestellen durch die jeweils zuständige Landesbehörde genehmigt werden.

(5) Häfen oder Umschlagsanlagen oder Befrachter, die an einer Vereinbarung nach § 3 beteiligt sind, die jedoch in einem genehmigten Bedarfsplan nicht als Annahmestelle aufgeführt werden, sind von folgenden Verpflichtungen befreit:

1. Annahmestellen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b für Dämpfe zu errichten und zu betreiben, sofern es sich um die Annahme von Dämpfen handelt.
2. Annahmestellen nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 für Slops und übrigen Sonderabfall zu errichten und zu betreiben, sofern es sich um die Annahme von Slops und übrigen Sonderabfall handelt.

Diese Häfen, Umschlagsanlagen oder Befrachter können verpflichtet werden, einen Beitrag zu den Kosten derjenigen Häfen und Umschlagsanlagen zu leisten, die im Bedarfsplan als Annahmestellen aufgeführt sind. Bei der Festlegung der Kosten können die bei den einzelnen Beteiligten vorrangig anfallenden Abfallarten und -mengen oder Dämpfe sowie der mit Errichtung und Betrieb bestimmter Annahmestellen verbundene besondere Aufwand berücksichtigt werden. Die Verpflichtung und die Höhe der anteilig zu tragenden Kosten sind in die Vereinbarung nach § 3 aufzunehmen.

§ 5

Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme

Die weitere Entsorgung der den Annahmestellen nach den Vorschriften des Übereinkommens übergebenen Abfälle bestimmt sich nach dem hierfür geltenden Abfallrecht und Abwasserrecht sowie im Fall von Dämpfen zusätzlich nach dem Immissionsschutzrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes.

§ 6

Allgemeine Auskunftspflichten

(1) Die Beteiligten sind hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens verpflichtet, bei Kontrollen auf Verlangen umfassend und wahrheitsgemäß Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, die für die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen des Übereinkommens notwendig sind. Beteiligte sind die Betreiber einer Bunkerstelle, die Befrachter, die Ladungsempfänger oder die von einem Befrachter oder Ladungsempfänger beauftragten Betreiber einer Umschlagsanlage, die Betreiber einer Annahmestelle, die Frachtführer, die Schiffsbetreiber und die Schiffsführer.

(2) Die nach Absatz 1 zur Auskunft Verpflichteten haben Bescheinigungen und Nachweise, die sie nach dem Übereinkommen vorzuhalten haben, auf Verlangen vorzulegen.

(3) Ein nach Absatz 1 zur Auskunft Verpflichteter kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

§ 7

Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle

Der Betreiber einer Bunkerstelle ist in Bezug auf Anlage 2 zum Übereinkommen verpflichtet,

1. im Falle der Entrichtung der Entsorgungsgebühr über das elektronische Zahlungssystem nach Artikel 3.03 Absatz 4
 - a) beim Bunkern die Entsorgungsgebühr nach Artikel 3.03 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe d Satzteil vor Satz 2 mittels Magnetkarte des Schiffsführers und eines mobilen elektronischen Terminals des elektronischen Zahlungssystems im Sinne des Artikels 3.01 Buchstabe b abzubuchen,
 - b) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl mit der beizufügenden Quittung für die Entrichtung der Gebühr nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 1 auszuhändigen;
2. im Falle des schriftlichen Verfahrens nach Artikel 3.03 Absatz 6
 - a) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 3 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl auszuhändigen,
 - b) die in Artikel 3.03 Absatz 7 Satz 1 bezeichneten Angaben zu den in Artikel 3.03 Absatz 7 bezeichneten Zwecken spätestens sieben Tage nach dem Bunkervorgang an die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens zu übermitteln;
3. eine weitere Ausfertigung der in Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a bezeichneten Unterlagen nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 3 zwölf Monate bei der Bunkerstelle aufzubewahren.

Die Frist für die Aufbewahrung der in Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Unterlagen beginnt mit deren jeweiliger Aushändigung.

§ 8

Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers

Der Schiffsbetreiber ist verpflichtet, die Entsorgungsgebühr nach Artikel 6 des Übereinkommens zu entrichten. Das Vorgehen hierbei ist wie folgt:

1. Der Schiffsbetreiber ist in Bezug auf Anlage 2 zum Übereinkommen verpflichtet, dafür zu sorgen, dass vor jedem Bunkervorgang eines seiner Schiffe ein ausreichendes Guthaben nach den Bestimmungen des Artikels 3.03 Absatz 5 Buchstabe c auf seinem ECO-Konto bei der innerstaatlichen Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens vorhanden ist.
2. Wird auf Grund eines der in Artikel 3.03 Absatz 6 der Anlage 2 zum Übereinkommen genannten Fälle die Entsorgungsgebühr im schriftlichen Verfahren entrichtet, hat der Schiffsbetreiber den geschuldeten Betrag nach Aufforderung durch die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens unverzüglich an diese zu überweisen.
3. In den Fällen des Artikels 3.03 Absatz 6 Buchstabe b und c der Anlage 2 zum Übereinkommen muss die Überweisung auch die nach Artikel 3.03 Absatz 8 der Anlage 2 zum Übereinkommen zu entrichtende Verwaltungsgebühr enthalten.

§ 9

Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger

(1) Der Betreiber einer Annahmestelle und im Falle der Entladung des Fahrzeugs zusätzlich der Ladungsempfänger oder der von einem Ladungsempfänger oder Befrachter beauftragte Betreiber einer Umschlagsanlage sind verpflichtet, spätestens

1. nach Abschluss der Annahme eines Schiffsbetriebsabfalles,
2. nach Abschluss der Entladung eines Fahrzeugs oder,
3. sofern er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen oder zu entgasen, nach Abschluss des Waschens oder Entgasens

diese Tätigkeit jeweils ordnungsgemäß zu bestätigen.

(2) Die Bestätigung erfolgt in den nachfolgend genannten Unterlagen und nach den folgenden Maßgaben:

1. nach Artikel 2.03 Absatz 2 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle im Ölkontrollbuch nach dem Muster nach Anlage 2 Anhang I zum Übereinkommen;
2. nach Artikel 7.01 Absatz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen
 - a) die Entladung des Fahrzeugs;
 - b) das Waschen oder Entgasen, sofern er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen oder zu entgasen, und

- c) die Annahme der Abfälle aus dem Ladungsbereich
- in der Entladebescheinigung nach den Mustern nach Anlage 2 Anhang IV zum Übereinkommen;
3. nach Artikel 7.01
- a) Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Waschwasser,
- b) Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Durchführung der Entgasung
- in der Entladebescheinigung nach den Mustern nach Anlage 2 Anhang IV zum Übereinkommen;
4. nach Artikel 9.03 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Klärschlamm in einer Annahmebescheinigung, die Folgendes enthält:
- a) Datum der Annahme,
- b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
- c) Ort der Annahmestelle,
- d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers,
- e) Menge des angenommenen Klärschlammes,
- f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers und des Schiffsführers;
5. nach Artikel 10.01 Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Slops in einer Annahmebescheinigung, die Folgendes enthält:
- a) Datum der Annahme,
- b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
- c) Ort der Annahmestelle,
- d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers,
- e) Menge der angenommenen Slops,
- f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers und des Schiffsführers.

§ 10

Besondere Pflichten des Schiffsführers

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Eintragungen, die in den in § 9 Absatz 2 genannten Unterlagen von ihm vorzunehmen sind, nach Abgabe der Schiffsbetriebsabfälle oder der Ladung einschließlich der Ladungsabfälle oder nach der Entgasung unverzüglich, spätestens jedoch bei Aufforderung durch den Betreiber der Annahmestelle vorzunehmen.

§ 11

Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen

(1) Der Schiffsführer eines Fahrzeugs,

1. das kein Gasöl im Sinne des Artikels 1 Buchstabe m des Übereinkommens tankt und
2. dessen öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle nicht über das System nach Artikel 6 des Übereinkommens entsorgt werden,

hat einen geeigneten Nachweis darüber an Bord mitzuführen, wann die letzte Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle oder die letzte Abgabe der Schiffsbetriebsabfälle erfolgt ist.

(2) Der Schiffsführer hat den Nachweis zwölf Monate an Bord mitzuführen, gerechnet ab dem Tag, an dem die Entsorgung oder Abgabe erfolgt ist.

§ 12

Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden

Wurden Dritte mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt, gehen die jeweiligen Pflichten

1. nach den §§ 1, 6 und 9 sowie
2. nach Artikel 13, Artikel 7.01, Artikel 7.03 Absatz 2 und 3, Artikel 7.04 Absatz 1, 2, 3 Buchstabe b und c, Artikel 10.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen

auf den beauftragten Dritten über.

§ 13

Ordnungswidrigkeitendatei

(1) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt führt eine Datei über die von ihr verfolgten Ordnungswidrigkeiten zum Übereinkommen zur Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 22 Absatz 6.

(2) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist befugt, zu dem in Absatz 1 genannten Zweck folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. Familienname, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Anschrift des oder der Betroffenen und gegebenenfalls Name und Anschrift des gesetzlichen Vertreters, Name und Anschrift des Unternehmens sowie des Zustellungsbevollmächtigten,
2. im Fall eines Fahrzeugs die Europäische Schiffsnummer,
3. die zuständige Bußgeldstelle und das Aktenzeichen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens,
4. Tatzeit und Tatort,

5. die Tatvorwürfe durch Angabe der gesetzlichen Vorschriften und die nähere Bezeichnung der Ordnungswidrigkeiten,
6. die Einleitung des Verfahrens sowie die Verfahrenserledigungen durch die Bußgeldstelle, die Staatsanwaltschaft und das Gericht unter Angabe der gesetzlichen Vorschriften.

(3) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten sind von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der in Absatz 1 genannten Aufgabe nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch unverzüglich nach dem Ende der Vollstreckungsverjährung, in Verfahren von besonderer Bedeutung unverzüglich nach Ablauf der im jeweiligen Einzelfall geltenden Frist.

(4) Bis zur Errichtung der Datei nach Absatz 1 dürfen die Daten nach Absatz 2 von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erhoben und in den in ihren Außenstellen regional geführten Dateien gespeichert und verwendet werden.

(5) Die in Absatz 4 genannten, in den Außenstellen der der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geführten Dateien sind am Tag der Errichtung der Datei nach Absatz 1 unverzüglich zu löschen.

§ 14

Zuständige Behörden für Aufgaben des Bundes

(1) Zuständige Behörde für die technischen Untersuchungen von Nachlenzsystemen im Sinne des Anhangs II der Anlage 2 zum Übereinkommen ist für den Bereich der Bundeswasserstraßen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Sie erstellt als Ergebnis der Untersuchung den Nachweis nach Anhang II Muster 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen.

(2) Die Prüfung von Nachlenzsystemen nach Absatz 1 einschließlich des Ausstellens des Nachweises kann statt durch die zuständige Behörde auch durch eine nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung anerkannte Klassifikationsgesellschaft vorgenommen werden.

(3) Zuständige Behörden für das Ausstellen oder die Erneuerung des Ölkontrollbuches im Sinne des Artikels 2.03 Absatz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen sind für den Bereich der Bundeswasserstraßen

1. bei untersuchungspflichtigen Fahrzeugen
 - a) für die erstmalige Ausstellung des Ölkontrollbuchs die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt;
 - b) für die Erneuerung des Ölkontrollbuchs die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter;
2. bei nicht untersuchungspflichtigen Fahrzeugen die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter.

(4) Zuständige Bundesbehörde für die Prüfung von Befreiungen bei Sondertransporten nach Artikel 6.03 Absatz 7 Satz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen ist für die Bundeswasserstraßen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Im Bereich der Landeswasserstraßen ist die nach Landesrecht bestimmte Behörde zuständig.

(5) Bundeswasserstraßen im Sinne dieses Gesetzes sind jene im Sinne des § 1 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 Bundeswasserstraßengesetz.

§ 15

Zuständige Behörden der Länder

(1) Zuständig für den Vollzug dieses Gesetzes sind die Länder, soweit nicht dieses Gesetz Aufgaben den Bundesbehörden zuweist.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen Stellen bestimmen die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden für die Länder. Ist keine Bestimmung durch die zuständigen Stellen erfolgt, so bestimmt die Landesregierung die zuständigen Behörden.

(3) Die Landesregierung kann die Ermächtigung weiter übertragen.

§ 16

Gleichwertigkeiten

(1) Den Bescheinigungen nach § 14 Absatz 1, Bescheinigungen, Ölkontrollbüchern nach § 14 Absatz 2 oder Befreiungen nach § 14 Absatz 4 stehen gleich:

1. die von der zuständigen Behörde eines Landes nach landesrechtlichen Vorschriften für den Bereich der Landeswasserstraßen ausgestellten
 - a) Bescheinigungen im Sinne von § 14 Absatz 1 Satz 2,
 - b) Ölkontrollbücher im Sinne von § 14 Absatz 3 oder
 - c) Befreiungen im Sinne von § 14 Absatz 4,
2. Bescheinigungen anerkannter Klassifikationsgesellschaft im Sinne von § 14 Absatz 2

(2) Die Gleichwertigkeit gilt jedoch nur, wenn

1. die Anforderungen des Übereinkommens erfüllt sind und
2. keine Erleichterungen oder örtliche Einschränkungen erteilt worden sind.

§ 17

Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht

(1) Zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes sind die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden befugt,

1. Fahrzeuge zu überprüfen,
2. Annahmestellen zu überprüfen,
3. Umschlagsanlagen zu überprüfen und
4. folgende Personen zu überprüfen:

- a) die Befrachter,
- b) die Ladungsempfänger und
- c) die Betreiber einer Umschlagsanlage.

(2) Die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden sind ferner befugt, diejenigen Anordnungen und Maßnahmen gegenüber den nach diesem Gesetz verpflichteten Personen zu treffen, die zur Feststellung eines Verstoßes gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes oder zur Beseitigung eines festgestellten Verstoßes oder zur Verhütung eines künftigen Verstoßes erforderlich sind.

(3) Nach diesem Gesetz verpflichtete Personen sind insbesondere Befrachter, Ladungsempfänger, Betreiber von Umschlagsanlagen, Frachtführer und Schiffsführer.

(4) Zu den in Absatz 1 genannten Zwecken können die nach diesem Gesetz zuständigen Landesbehörden sowie die von diesen Behörden mit schriftlichem Auftrag befugten Sachverständigen

1. während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten an Bord eines Fahrzeugs gehen sowie öffentlich zugängliche Geschäfts- und Diensträume der Annahmestellen und Umschlagsanlagen, von Befrachtern, Ladungsempfängern, Betreibern der Umschlagsanlagen, Frachtführern und Schiffsführern betreten,
2. zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit
 - a) die Räumlichkeiten an Bord eines Fahrzeugs betreten oder
 - b) die nicht öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten einer Annahmestelle oder Umschlagsanlage betreten;das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt,
3. jederzeit die Hafен- und Umschlagsanlagen mit Ausnahme der dort gelegenen und nicht unter Ziffer 2 genannten Räumlichkeiten betreten,
4. alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen vornehmen und Feststellungen in Hinblick auf die Befrachter, Ladungsempfänger, Betreiber der Umschlagsanlagen, Frachtführer und Schiffsführer treffen,
5. Einsicht in alle Bücher, Nachweise und sonstigen Unterlagen, ausgenommen Krankenunterlagen, nehmen,
6. alle Auskünfte verlangen, die zur Erfüllung der Zwecke nach Absatz 1 erforderlich sind.

Durchsuchungen sind von diesen Befugnissen nicht umfasst.

(5) Die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Absatz 4 zu ermöglichen und die Maßnahmen zu dulden sowie die bei der Kontrolle benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen.

(6) Wird bei einer Überprüfung festgestellt, dass ein Fahrzeug, eine Annahmestelle oder eine Umschlagsanlage nicht den Anforderungen dieses Gesetzes entspricht, und stellt diese Tatsache eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen dieses Gesetzes dar, so kann die zur Durchführung dieses Gesetzes zuständige Behörde die

Weiterfahrt des betroffenen Fahrzeugs oder den Weiterbetrieb der betroffenen Annahmestelle oder Umschlagsanlage untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen oder der Verstoß beseitigt worden ist.

(7) Zur Durchsetzung geltender Vorschriften erlassene landesrechtliche Regelungen zu Eingriffsbefugnissen und zu Weiterfahrverboten bleiben von den vorhergehenden Absätzen unberührt.

§ 18

Verordnungsermächtigungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Folgendes festzulegen:

1. Einzelheiten zur Umsetzung der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4 Absatz 3, Artikel 11, 12 und 13 des Übereinkommens sowie der in der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen enthaltenen Ge- und Verbote im Geltungsbereich nach § 1 Absatz 1,
2. Einzelheiten
 - a) des einheitlichen Verfahrens zur Sammlung und Abgabe von Schiffsabfällen an den Annahmestellen und des Nachweises über die ordnungsgemäße Abgabe der Abfälle nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens sowie
 - b) zu den Anwendungsbestimmungen in Anlage 2 zum Übereinkommen,
3. Einzelheiten zur Umsetzung des in Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens enthaltenen Verfahrens der Finanzierung der Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle einschließlich
 - a) der Sicherstellung der in Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie
 - b) der Kontrolle der Gebührenerhebung und der Kosten der Annahme sowie der Entsorgung nach Artikel 3.04 Absatz 2 bis 7 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen,
4. Einzelheiten der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen nach Artikel 7 des Übereinkommens.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Anhörung des Bundesrates Änderungen der Anlagen nach Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens in Kraft zu setzen, sofern diese Änderungen den Zielen des Übereinkommens entsprechen.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und Absatz 2 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 3 und 4 sowie Absatz 2 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium der Finanzen.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 sowie Absatz 2 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Anhörung des Bundesrates durch Einzelanordnung einen vorläufigen Entladestandard im Sinne des Artikels 6.01 Absatz 4 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen festzulegen.

§ 19

Übertragung von Aufgaben; Benennung zuständiger Landesbehörden

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristischen Personen des Privatrechts die Wahrnehmung einzelner in § 14 Absatz 1 oder 3 genannte Aufgaben übertragen oder diese beauftragen, an der Wahrnehmung mitzuwirken.

§ 20

Datenübermittlung und Datenaustausch

(1) Die Dienststellen der Zollverwaltung sind berechtigt, die nach § 30 der Abgabenordnung geschützten Verhältnisse der Betroffenen der innerstaatlichen Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens mitzuteilen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie die Kontrolle der Gebührenerhebung zu überwachen. Im Falle einer elektronischen Datenübermittlung ist § 87a Absatz 1 Satz 3 der Abgabenordnung zu beachten.

(2) Die

1. nach § 14 Absatz 1 oder 3, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung auf Grund des § 19 Absatz 1, zuständige Behörde und
2. innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens

dürfen zum Zwecke von Kontrollen und zur Wahrnehmung ihrer übrigen Aufgabennach dem Übereinkommen und nach diesem Gesetz die dort jeweils genannten Daten untereinander austauschen, wenn dies im Einzelfall jeweils für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

(3) Die übermittelten Daten sind vom Empfänger unmittelbar nach Wahrnehmung der jeweiligen Aufgabe nach den Absätzen 1 und 2 zu löschen, spätestens jedoch nach Ablauf eines Jahres nach der Übermittlung.

(4) Die nach § 13 Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu folgenden Zwecken und an folgende Empfänger übermittelt werden:

1. zur Durchführung von Verwaltungsaufgaben nach diesem Gesetz und zur Durchführung der zum Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen an die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, an die nach dem Übereinkommen und nach diesem Gesetz zuständigen Behörden der Länder, an die Zolldienststellen, an die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens sowie an die Bundeskasse,
2. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Übereinkommen stehen, oder zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zu dem Übereinkommen an Ge-

richte, an Staatsanwaltschaften, an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und an nach dem Übereinkommen und nach diesem Gesetz zuständige Behörden der Länder,

3. zur Vollstreckung von Bußgeldbescheiden oder von Anordnungen der Einziehung des Wertes von Taterträgen im Sinne des § 29 a des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten an Gerichte, an Staatsanwaltschaften und an Hauptzollämter oder
4. zur Auswertung von Schiffsunfällen an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,

soweit dies im Einzelfall zur Erfüllung der in den Nummern 1 bis 4 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist.

(5) Die nach § 13 Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt an die hierfür zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies

1. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Übereinkommens,
2. für Verwaltungsmaßnahmen zur Anwendung des Übereinkommens,
3. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Übereinkommen stehen

im Einzelfall zur Erfüllung der in den Nummern 1 bis 3 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck verwendet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(6) Die Übermittlung von personenbezogenen Daten nach Absatz 5 durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist auch dann, wenn beim Empfänger ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist, zulässig, soweit die Übermittlung im Einzelfall erforderlich ist

1. zur Abwehr von erheblichen Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs,
2. für die Verhinderung oder Verfolgung von Straftaten nach
 - a) dem Kriegswaffenkontrollgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 1980 (BGBl. I S. 2506), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 28. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3186), in der jeweils geltenden Fassung, oder
 - b) dem Betäubungsmittelgesetz,

sofern der Verdacht begründet ist und die Straftaten jeweils mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr bedroht sind, oder

3. für die Entscheidung über die Entziehung einer Erlaubnis nach diesem Gesetz.

(7) Die nach § 13 Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt auch übermittelt werden, wenn der Empfänger unter Angabe der Personalien des Betroffenen schriftlich glaubhaft darlegt, dass

1. er die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Übereinkom-

men oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Rahmen des Übereinkommens begangener Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten benötigt,

2. ihm ohne Kenntnis der Daten die Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder die Befriedigung oder Abwehr des Rechtsanspruchs oder die Erhebung der Privatklage nicht möglich ist und
3. er die Daten auf andere Weise nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erlangen kann.

Die Übermittlung ist nur zulässig, wenn der Betroffene kein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

§ 21

Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftssteuer

Die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 Absatz 1 des Übereinkommens ist von der Körperschaftssteuer befreit.

§ 22

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1 bis 5, auch in Verbindung Absatz 6, eine Annahmestelle nicht, nicht rechtzeitig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise einrichtet oder betreibt oder einen Dritten hiermit nicht beauftragt oder eine vorhandene geeignete Annahmestelle nicht zuweist,
2. entgegen § 3 Absatz 2 keinen Bedarfsplan aufstellt und diesen entgegen § 4 Absatz 4 nicht von der zuständigen Landesbehörde genehmigen lässt.
3. entgegen § 6 Absatz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig erteilt,
4. entgegen § 6 Absatz 2 eine Bescheinigung oder einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vorlegt,
5. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a eine Entsorgungsgebühr nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig abbucht,
6. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a eine dort genannte Ausfertigung nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
7. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt,
8. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 3 eine dort genannte Ausfertigung nicht oder nicht zwölf Monate aufbewahrt,

9. entgegen § 8 die Entsorgungsgebühr nicht, nicht rechtzeitig, nicht im erforderlichen Umfang oder nicht unter Berücksichtigung der vorgesehenen Verwaltungsgebühr in der festgelegten Höhe entrichtet.
10. entgegen § 9 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 eine Bescheinigung oder einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig ausstellt,
11. entgegen § 11 einen Nachweis nicht oder nicht zwölf Monate mitführt oder
12. im Sinne des § 17 Absatz 6 eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen dieses Gesetzes begeht.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen das Übereinkommen verstößt, indem er

1. entgegen Artikel 3 Absatz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 1, Schiffsabfälle oder Teile der Ladung in eine Wasserstraße einbringt oder einleitet oder Dämpfe in die Atmosphäre freisetzt,
2. entgegen Artikel 4 Absatz 3 in Verbindung mit der Anwendungsbestimmung des Artikels 2.03 Absatz 2, 6.03 Absatz 2 bis 8, Artikel 7.03 und 7.04, Artikel 10.01 Absatz 1 in Anlage 2, jeweils auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 1, Schiffsabfälle nicht annimmt.
3. gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 verstößt, indem er
 - a) entgegen Artikel 2.02 Absatz 1 Satz 1 nicht sicherstellt, dass öl- oder fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern oder Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden,
 - b) entgegen Artikel 2.02 Absatz 2 Buchstabe a, b oder c Satzteil vor dem Satz 2 einen dort genannten Behälter als Altölsammelbehälter verwendet, Abfälle an Bord verbrennt oder dort genannte Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einbringt,
 - c) entgegen Artikel 2.03 Absatz 1 Satz 1 ein gültiges Ölkontrollbuch nicht an Bord hat,
 - d) entgegen Artikel 2.03 Absatz 1 Satz 3 oder Artikel 6.03 Absatz 1 Satz 1 oder 2 ein Kontrollbuch oder eine Entladebescheinigung nicht oder nicht sechs Monate aufbewahrt,
 - e) entgegen Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 7 Satz 2 eine dort genannte Kopie nicht oder nicht zwölf Monate an Bord aufbewahrt,
 - f) entgegen Artikel 6.03 Absatz 3, 4 oder 6 eine Fahrt fortsetzt,
 - g) entgegen Artikel 7.03 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, nicht dafür sorgt, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt,
 - h) entgegen Artikel 7.03 Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 3 Satz 2, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass Umschlagsrückstände beseitigt werden,

- i) entgegen Artikel 7.04 Absatz 1 Satz 1 oder 3, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, nicht dafür sorgt, dass der Ladetank oder Laderaum in einem dort genannten Zustand übergeben wird,
- j) entgegen Artikel 7.04 Absatz 1 Satz 2 oder 7, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, eine Restladung oder Umschlagsrückstände nicht annimmt,
- k) entgegen Artikel 7.04 Absatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Artikel 7.08, nicht für einen waschreinen oder entgasten Laderaum oder Ladetank sorgt,
- l) entgegen Artikel 7.05 Absatz 1 das Waschwasser nicht annimmt oder eine Annahmestelle nicht zuweist,
- m) entgegen Artikel 7.05 Absatz 2 oder 2a eine Annahmestelle nicht zuweist,
- n) entgegen Artikel 7.09 eine Bezeichnung oder eine Nummer nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig angibt,
- o) entgegen Artikel 9.03 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 4 nicht sicherstellt, dass dort genannte Abfälle oder Abwässer in einer dort genannten Weise gesammelt oder abgegeben werden,
- p) entgegen Artikel 9.03 Absatz 2 Abfälle verbrennt,
- q) entgegen Artikel 9.03 Absatz 3 nicht dafür sorgt, dass Klärschlamm ordnungsgemäß abgegeben wird,
- r) entgegen Anhang II Absatz 3 Satz 6 einen Nachweis über die Prüfung des Nachlensystems nicht mitführt oder
- s) entgegen Anhang V Ziffer 2 einen dort genannten Grenzwert nicht einhält.

(3) Die Bußgeldvorschriften

1. des Absatzes 2 Nummer 1 und 2 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a.
2. des Absatzes 2 Nummer 3 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b.

(4) Die Bußgeldvorschriften des Absatzes 1 Nummer 4 bis 8 und des Absatzes 2 Nummer 3 Buchstabe e gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 3.

(5) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 9 und 12, des Absatzes 2 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe a, bis d, f bis m, o bis q und s mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden. Es kann angeordnet werden, dass die Geldbuße den wirtschaftlichen Vorteil, den der Täter oder die begünstigte juristische Person gezogen hat, übersteigen soll.

(6) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist für die Bundeswasserstraßen im Sinne des § 14 Absatz 5 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

§ 23

Übergangsbestimmungen

(1) Annahmestellen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b sind gemäß den Übergangsbestimmungen nach Artikel 11.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen zu errichten.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates Übergangsbestimmungen durch Rechtsverordnungen zu erlassen, die sich aufgrund von Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen nach Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens ergeben.

§ 24

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Folgende Regelungen treten am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde zum Beschluss CDNI 2017-I-4 beim Verwahrer des Übereinkommens in Kraft:

1. In Bezug auf die Bestimmungen zu Dämpfen

- a) § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b in Verbindung mit Nummer 3, Absatz 6 und Absatz 7,
- b) § 3 Absatz 1 Nummer 1,
- c) § 4 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 5 Nummer 1,
- d) § 5,
- e) § 12,
- f) § 19 Absatz 2,
- g) § 20 und
- h) § 22.

2. In Bezug auf die Bestimmungen zum Entgasen

- a) § 6,
- b) § 9 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b und Nummer 3 Buchstabe b.
- c) § 10,
- d) § 19 Absatz 2,
- e) § 20 und
- f) § 22.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt den Tag des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.

(3) Zu dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt tritt zugleich das Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I Seite 2642), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des internationalen Übereinkommens vom 9. September 1996 zur Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Weitere Unterzeichner sind die übrigen Vertragsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sowie Luxemburg. Das CDNI ist am 1. November 2009 in Kraft getreten. Die von seiner Konferenz der Vertragsparteien (KVP) gefassten Beschlüsse sind verbindlich und national umzusetzen. Zur Durchführung des CDNI in Deutschland wurde das Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BinSchAbfÜbkAG) vom 13. Dezember 2003 erlassen (BGBl. I S. 2642), das durch das Erste Gesetz zur Änderung des Ausführungsgesetzes vom 18. September 2013 (BGBl. I 2013, 3602) inhaltlich und zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 in sonstiger Hinsicht (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist.

Mit Beschluss CDNI 2017-I-4 der KVP vom 22. Juni 2017 wurde das CDNI umfassend geändert. Eingefügt wurden Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe). Diese Änderung erfordert eine Anpassung des BinSchAbfÜbkAG. Bei dieser Gelegenheit sollen weitere punktuelle Änderungen vorgenommen werden, die sich in der praktischen Umsetzung des Ausführungsgesetzes als notwendig erwiesen haben. Aufgrund der Vielzahl der Änderungen und um die Struktur des Ausführungsgesetzes zu bereinigen, wird eine Neufassung des BinSchAbfÜbkAG angestrebt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Der Entwurf sieht in erster Linie Anpassungen an das geänderte CDNI vor. Hierzu werden neue Bestimmungen in Hinblick auf Dämpfe aufgenommen. Die Regelungen folgen in ihrer Struktur den vorhandenen Bestimmungen zu den bisher geregelten Fällen (Abfälle, Waschwasser etc.). Daher müssen Häfen, Befrachter und Betreiber von Umschlagsanlagen künftig auch Annahmestellen für Dämpfe aus dem Ladungsbereich einrichten oder hierfür vorhandene Annahmestellen zuweisen (§ 2 Absatz 1 Nummer 2, § 2 Absatz 2 Nummer 2 und § 2 Absatz 7) oder können hierüber Vereinbarungen treffen (§ 2 Absatz 6) und sind dann von der Annahmepflicht befreit (§ 4 Absatz 5). Bei der Aufstellung des Bedarfsplans können auch in Bezug auf Dämpfe regionale Unterschiede berücksichtigt werden (§ 4 Absatz 2). Die Bestätigung in der Entladebescheinigung, bestimmte Pflichten ausgeführt zu haben, bezieht sich künftig auch auf den Fall des Entgasens (§ 10 Absatz 2 Nummer 2 und Nummer 3 Buchstabe b). – Parallel zum Einbringen oder Einleiten von Schiffsabfällen oder Ladungsteilen wird es künftig als Ordnungswidrigkeit geahndet, Dämpfe in die Atmosphäre freizusetzen (§ 22 Absatz 2 Nummer 1). Ebenso wie bisher der Befrachter eine Ordnungswidrigkeit begeht, wenn er keine Annahmestelle für Waschwasser zuweist, so begeht er künftig auch eine Ordnungswidrigkeit, wenn er keine solche für das Entgasen zuweist (§ 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe n).
2. Aufgrund der zahlreichen Probleme, die sich in den vergangenen Jahren in der Vollzugspraxis insbesondere bei Fahrgastschiffen mit und ohne Bordkläranlagen ergeben haben, werden verschiedene Regelungen neu eingeführt. Verfügen Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen und Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 50 Fahrgästen zugelassen sind, über keine Bordkläranlage, gelten in Hinblick auf sie

künftig folgende Ordnungswidrigkeiten: Der Schiffsführer handelt ordnungswidrig, stellt er nicht sicher, dass die häuslichen Abwässer an Bord gesammelt werden (§ 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe p). Gleiches gilt für den Schiffsbetreiber. Verfügen die genannten Kabinenschiffe oder Fahrgastschiffe über eine Bordkläranlage, gilt künftig die neue Ordnungswidrigkeit in § 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe r. Demnach handelt der Betreiber eines Fahrgastschiffes oder eines Kabinenschiffes ordnungswidrig, wenn er nicht für eine ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlammes gegen Nachweis sorgt.

3. Als besonders wichtige Ergänzung wird eine Regelung eingefügt, wonach im Wiederholungsfalle auch ein Weiterfahrverbot ausgesprochen werden kann (§ 17 Absatz 6). Dies speist sich aus Erfahrungen insbesondere mit Bordkläranlagen von Fahrgastschiffen und soll den Vollzugsbehörden der Länder eine Vorgabe an die Hand geben, wann ein Weiterfahrverbot verhängt werden kann. Spezielle landesrechtliche Regelungen hinsichtlich eines Weiterfahrverbotes bleiben von dieser Regelung unberührt. Bei den Ordnungswidrigkeiten wird im Übrigen die Höhe der Geldbußenrahmen jeweils deutlich erhöht, § 22 Absatz 5. Der Entwurf sieht außerdem die Grundlage für die Einrichtung einer Ordnungswidrigkeitendatei vor (§ 13).
4. Der Entwurf sieht außerdem Rechtsänderungen vor, die sich aus Erkenntnissen aus der Praxis ergeben haben. Eine Erweiterung der Ordnungswidrigkeiten in Hinblick auf das Ölkontrollbuch bestimmt, dass künftig auch den Tatbestand erfüllt, wer das Buch zwar mitführt, dieses aber nicht ausgefüllt ist (§ 22 Absatz 1 Nummer 8). Wenn aus Gründen in der Sphäre des Schiffsbetreibers die Entsorgungsgebühr im schriftlichen Verfahren erhoben werden muss und er die dann anfallende Verwaltungsgebühr nicht (vollständig) zahlt, stellt dies eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 22 Absatz 1 Nummer 8). Klärungsbedarf hatte sich in der Vergangenheit auch zur Frage gezeigt, wer die zuständige Behörde auf Bundes- und auf Landesebene für die Erteilung von Befreiungen von Sondertransporten ist, hierfür wurde in § 16 Absatz 4 eine Klarstellung eingefügt. Außerdem wird der Bilgenentwässerungsverband gemäß § 21 von der Körperschaftssteuer befreit. Der Verband ist diejenige innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens, die in Deutschland das System zur Finanzierung der Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle organisiert.
5. Daneben erfolgen einige Bereinigungen, die aufgrund Zeitablaufs nötig geworden sind. So werden in § 2 die inzwischen abgelaufenen Fristen für die Einrichtung von bestimmten Annahmestellen gestrichen. Um das gesamte Gesetz verständlicher und lesbarer zu gestalten erfolgte eine vollständige redaktionelle Überarbeitung. Die inhaltlichen Bestimmungen des aktuell gültigen Gesetzes blieben dabei weitgehend erhalten, wie die beigefügte Synopse zeigt. Hierbei werden auch redaktionelle Unstimmigkeiten bereinigt (statt „Anlage 2 des Übereinkommens“ heißt es nun einheitlich gemäß der amtlichen deutschen CDNI-Übersetzung von der „Anlage 2 zum Übereinkommen“).

III. Alternativen

In Hinblick auf die Anpassung des Ausführungsgesetzes an das geänderte CDNI gibt es keine Alternativen. Die Bundesrepublik Deutschland ist völkerrechtlich zur Umsetzung des CDNI verpflichtet, wozu entsprechende Ausführungsregelungen erforderlich sind. In Hinblick auf die übrigen angestrebten neuen Ausführungsvorschriften blieben praktische Umsetzungsprobleme bestehen, beließe man es bei den derzeit geltenden Regelungen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes für das Ausführungsgesetz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 (Abfallwirtschaft, Luftreinhaltung) des Grundgesetzes sowie in Hinblick

auf die Bußgeldvorschriften aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

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

Der Gesetzentwurf dient der Ausführung der völkerrechtlichen Bestimmungen zum Abfallrecht in der Binnenschifffahrt. Die Europäische Kommission hat mit Schreiben Ref. Ares(2017)2321273 - 05/05/2017 vom 5. Mai 2017 gegenüber den Niederlanden bestätigt, dass die geplante Änderung im Einklang mit der Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen steht.

VI. Gesetzesfolgen

Der Entwurf hat Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf die zuständige Verwaltung der Länder.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Neufassung wird das Ausführungsgesetz in seiner Struktur bereinigt und einfacher handhabbar.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er enthält Regelungen, die darauf gerichtet sind, auf nationaler Ebene eine konsequente Umsetzung des internationalen Abfallübereinkommens zu ermöglichen. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Bereiche SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen (Indikator 3.2.a Emissionen von Luftschadstoffen), SDG 6 Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen (Indikator 6.1 Gewässerqualität), SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur, SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden (Indikator 11.2 Mobilität), SDG 12 Nachhaltiger Konsum und Produktion (Indikator 12.2), SDG 15 Leben an Land (Indikator 15.2.a Eutrophierung der Ökosysteme).

Der nachhaltige Charakter des Regelungsvorhabens ergibt sich zum einen dadurch, dass es das geänderte CDNI auszuführen hilft und damit dazu beiträgt, dass schädliche Dämpfe aus dem Ladungsbereich nicht in die Atmosphäre gelangen. Das Regelungsvorhaben unterstützt das geänderte CDNI damit in seinem Ziel, die Luftreinhaltung zu verbessern. Mit Einführung der Änderungen den CDNI - Verbot der Freisetzung von Dämpfen aus dem Ladungsbereich - wird erwartet, dass voraussichtlich 95 % der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre im Geltungsbereich des CDNI vermieden werden können (3.2a). Das dient dem Schutz der benachbarten Siedlungen (11.2). Das Ausführungsgesetz trägt hierzu konkret bei, indem es den Aufbau einer Infrastruktur für die Annahme von Dämpfen vorschreibt (SDG 9) Damit wird mittelbar verhindert, dass Dämpfe in das Wasser gelangen, was dem Trinkwasserschutz (6.1) und der Tier- und Pflanzenwelt in den Binnengewässern (SDB 15) zugutekommt. Zum anderen trägt der Entwurf zu den Nachhaltigkeitszielen bei, da es Regelungen einführt, um das verbotene Einleiten von Schmutzwasser effektiver zu vollziehen (15.2a).

Damit sind zugleich die Prinzipien 3 und 4 einer nachhaltigen Entwicklung gewahrt (natürliche Lebensgrundlagen erhalten, nachhaltiges Wirtschaften stärken). Indem die Gewässerbelastung durch Schmutzwasser gesenkt wird, trägt das Vorhaben dazu bei, die Eutrophierung von Ökosystemen zu verringern. Das Vorhaben dient damit dem Schutz na-

türlicher Lebensgrundlagen. Außerdem wird der Transport von Stoffen für die Petrochemie umweltfreundlicher, wenn die beim Transport entstehenden schädlichen Dämpfe fachgerecht entsorgt werden. Hierzu leistet das Gesetzesvorhaben einen Beitrag.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund werden keine höheren Haushaltsausgaben anfallen. Für die Länder sowie die kommunale Ebene wird ebenfalls mit keinen höheren Haushaltsausgaben gerechnet.

4. Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft entsteht durch die neu vorgeschriebene Entgasung ein höherer jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 10.221.000 Euro. Durch die Errichtung neuer Entgasungsanlagen entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 5 Millionen Euro.

Ebenso werden Informationspflichten für die Wirtschaft geändert, welche zu einer geringen Erhöhung der Bürokratiekosten von etwa 7.000 Euro jährlich führen. Denn künftig müssen in der Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt Nachweise über die Abgabe von Dämpfen geführt werden.

Auf Bundesebene entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 146.000 Euro insbesondere durch das Erstellen und Betreiben einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von etwa 22.000 Euro resultiert aus dem Betreiben der Datei und im Rahmen des Datenaustauschs mit Behörden. Für die Länder entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 142.000 Euro insbesondere durch Genehmigungen der Entgasungsanlagen und Mitarbeiterschulungen. Der jährliche laufende Erfüllungsaufwand für die Länder erhöht sich um ungefähr 244.000 Euro. Dieser fällt an für die Inspektionen der Entgasungsanlagen, für zusätzliche oder ausgedehntere Kontrollen sowie für den Datenaustausch mit dem Bund.

5. Weitere Kosten

Sonstige Kosten, insbesondere Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Weitere Gesetzesfolgen sind nicht zu erwarten. Insbesondere hat der Entwurf keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, da es sich um Ausführungsbestimmungen zu unbefristeten völkerrechtlichen Regelungen handelt. Das Regelungsvorhaben ist mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von mehr als 1 Million Euro nach dem Beschluss des Staatssekretärsausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 als wesentlich einzustufen, so dass eine Evaluierung erforderlich ist.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 (Geltungsbereich)

Diese neu eingefügte Bestimmung dient dazu, den Geltungsbereich der einzelnen Regelungen an zentraler Stelle für das gesamte Gesetz festzulegen. Der Geltungsbereich entspricht dem Geltungsbereich des Übereinkommens. Zudem wird klargestellt, dass die

Begriffsbestimmungen des Übereinkommens gleichermaßen für das vorliegende Gesetz gelten.

Zu § 2 (Einrichtung und Betrieb von Annahmestellen)

Dieser Paragraph übernimmt weitgehend inhaltsgleich die Absätze 1, 2, 3 und 5 des bisherigen § 1, gibt ihm eine Überschrift und fügt im Absatz 1 Bestimmungen über Dämpfe ein. Zur deutlichen Verbesserung der praktischen Handhabung erfolgt aber eine neue Gliederung getrennt nach den Verantwortlichen, die eine Annahmestelle einrichten und betreiben müssen.

Absatz 1 gilt für die Betreiber von Umschlagsanlagen. Die Betreiber von Umschlagsanlagen werden verpflichtet, Annahmestellen für Dämpfe zu schaffen, sofern sie Güter umschlagen, bei denen während oder nach der Entladung Dämpfe entstehen. Neu ist zudem geregelt, dass die Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich und für Dämpfe im Fall flüssiger Ladung auf die jeweiligen Befrachter übergeht (Nummer 4). Dies entspricht genauer der Intention des Übereinkommens, das von dem Verursacherprinzip ausgeht. Des Weiteren wird festgelegt, dass zu den Umschlagsanlagen auch Häfen gehören, die als Umschlagsanlage fungieren (Nummer 3).

Absatz 2 besagt, welche Annahmestellen die Betreiber von Häfen zu errichten und zu betreiben haben. Im Sinne der praktischen Handhabung und der adäquaten Umsetzung des Artikels 8.02 Absatz 2 des Übereinkommens werden nur noch die Betreiber der Häfen zur Schaffung von Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall verpflichtet. Umschlagsanlagen sind hiervon nicht mehr betroffen. Die bisher den Häfen auferlegte Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich wird nun im Sinne des Übereinkommens präziser den Umschlagsanlagen in den Häfen zugeordnet und entfällt daher bei den Betreibern von Häfen.

Absatz 3 regelt im Sinne des Artikels 8.02 Absatz 1 Buchstabe c des Übereinkommens die Pflichten der Betreiber von Liegestellen und Schleusen zur Annahme von Hausmüll, während Absatz 4 diese Pflicht im Sinne von Artikel 8.02 Absatz 1 Buchstabe b für die Betreiber von Anlegestellen für die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt enthält. Es erscheint als zeitgemäß, dass alle Liegestellen und Schleusen, die von der durchfahrenden Güter- und Fahrgastschiffahrt genutzt werden dürfen, in Analogie zu den Rastplätzen an Autobahnen und Landstraßen Annahmemöglichkeiten für Hausmüll vorhalten. In der Praxis erschöpft sich die Pflicht darin, Mülleimer aufzustellen und bei Bedarf zu leeren.

Absatz 5 enthält die Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für häusliche Abwässer für die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt ab einer bestimmten Größe gemäß Artikel 8.02 Absatz 3 des Übereinkommens. Dieser Absatz entspricht den Bestimmungen des § 1 Absatz 2 der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes gültigen Fassung des Ausführungsgesetzes.

Da es unverhältnismäßig wäre, die Einrichtung von Annahmemöglichkeiten für häusliche Abwässer an allen Anlegestellen zu fordern, wird dies ausdrücklich nur für so genannte Stammliegeplätze und nicht jede kurz genutzte Anlegestelle vorgeschrieben. Eine solche Einschränkung wird bereits im Übereinkommen gemacht; Annahmestellen werden dort nur an bestimmten, als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen gefordert (Artikel 8.02 Absatz 3 der Anwendungsbestimmung).

In Absatz 6 wird nun festgelegt, dass alle die in den Absätzen 1 bis 5 Verpflichteten auch zuverlässige Dritte mit den ihnen obliegenden Aufgaben betreuen können. Dies erlaubt einem Verpflichteten, diese Aufgabe an besser geeignete Unternehmen übergeben, sofern er sich nicht in der Lage sieht, eine Annahmestelle selbst zu schaffen, Zuvor war diese Möglichkeit nur in den bisherigen § 1 Absätzen 3 und 5 vorgesehen.

Absatz 7 erweitert Absatz 6 dahingehend, dass alle der nach Absatz 1 Verpflichteten berechtigt sind, Annahmestellen für Waschwasser oder für Dämpfe dem jeweiligen Fracht-

fürer zuzuweisen, wenn diese anderweitig vorhanden sind. Nur wenn solche Annahmestellen vorhanden sind, kann der jeweils Verpflichtete von dieser Alternative Gebrauch machen. Andernfalls muss er selbst oder ein von ihm beauftragter Dritter die Annahmestelle einrichten. Bisher galt diese Möglichkeit nur für die Abgabe von Waschwasser.

Absatz 8 enthält ohne Änderungen die bisher in § 1 Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen zum Einrichten und zum Betrieb des Annahmestellennetzes für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle.

Zu § 3 (Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1 Absatz 6 enthaltenen Bestimmungen zu Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen und erweitert diese einerseits um Dämpfe und andererseits um die Befrachter als mögliche Partner der Vereinbarung.

Zu § 4 (Bedarfsplan für Betreiber gemeinsamer Annahmestellen)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1 Absatz 7 bis 9 geregelten Bestimmungen und präzisiert die Angaben, die ein solcher Bedarfsplan zu enthalten hat. Zudem wird die bisherige Regelung für Slops und übrigen Sonderabfall in den Absätzen 1 bis 3 und Absatz 5 analog auf Dämpfe angewandt. Mit den §§ 3 und 4 wird die Möglichkeit geschaffen, dass die Betreiber mehrerer Umschlagsanlagen gemeinsame Annahmestellen schaffen und so Kosten sparen können.

Zu § 5 (Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme)

§ 5 enthält die bisher in § 1 Absatz 10 enthaltenen Bestimmungen zur weiteren Entsorgung und erweitert diese für den Anwendungsfall Annahme von Dämpfen.

Der sachliche Geltungsbereich des Übereinkommens, das dem Rechtskreis des Abfallrechts zuzuordnen ist, erstreckt sich vom Entstehungsort der Schiffsbetriebsabfälle bzw. der Abfälle aus dem Ladungsbereich bis einschließlich auf die Annahmestellen dieser Abfälle bzw. der Ladung und Dämpfe. § 5 entspricht diesem Grundsatz, in dem klargestellt ist, dass sich die weitere Entsorgung der den Annahmestellen im Geltungsbereich des Übereinkommens nach dessen Vorschriften übergebenen Abfälle nach dem hierfür geltenden Abfall-, Wasser-, im Fall von häuslichen Abwässern zusätzlich dem hierfür geltenden Abwasser- und im Fall von Dämpfen zusätzlich dem hierfür geltenden Immissionschutzrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes bestimmt.

Zu § 6 (Allgemeine Auskunftspflichten)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 1 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert.

Zu § 7 (Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert.

Zu § 8 (Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert.

Zu § 9 (Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger)

Dieser Paragraph enthält weitgehend die bisher in § 1b Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen. Diese werden um entsprechende Bestimmungen für Dämpfe und das Entgasen sowie um Anforderungen an die Befrachter ergänzt.

Die Bestimmungen sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Nur so kann erreicht werden, dass das Nichtausstellen oder die Nichtübergabe oder die Nichtvorhaltung von Dokumenten, die zum Nachweis der Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle zwingend notwendig sind, geahndet werden können.

Zu § 10 (Besondere Pflichten des Schiffsführers)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 4 letzter Satz enthaltenen Bestimmungen. Diese sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Es geht hier insbesondere darum sicherzustellen, dass die notwendige Quittierung in den Bescheinigungen vorgenommen wird.

Zu § 11 (Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen)

Dieser Paragraph enthält unverändert die bisher in § 1a enthaltenen Bestimmungen.

Zu § 12 (Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden)

Dieser Paragraph wird neu eingeführt. Das Übereinkommen und das BinSchAbfÜbkAG lassen es zu, dass Dritte bestimmte Aufgaben der Betreiber von Annahmestellen übernehmen können. Daher ist es erforderlich, auch für diese Dritten entsprechende Pflichten in Analogie zu denen der ursprünglich vorgesehenen Verpflichteten zu formulieren. Ziel dabei ist es auch, Verstöße solcher Dritter gegen das Übereinkommen oder gegen dieses Gesetz ahnden zu können.

Zu § 13 (Ordnungswidrigkeitendatei)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Sein Wortlaut orientiert sich weitgehend an der entsprechenden Regelung im BinSchAufgG. Eine solche Datei ist für ein einheitliches Handeln des Bundes und der Länder eine wichtige Voraussetzung. Dabei werden zum Schutz der personenbezogenen Daten Regelungen zum Löschen der Daten und zur vorübergehenden Nutzung der regionalen Dateien getroffen (Absätze 3, 4 und 5).

Zu § 14 (Zuständige Behörden)

Dieser Paragraph enthält unverändert die bisher in § 1c enthaltenen Bestimmungen. Diese müssen in einem Absatz 4 um die Bestimmung einer zuständigen Behörde ergänzt werden, was durch die mit Beschluss CDNI 2012-I-2 erfolgte Änderung des Artikels 6.03 Absatz 7 des Übereinkommens erforderlich wurde. In diesem Artikel wird bestimmt, dass eine zuständige Behörde bestimmte Befreiungen gewähren darf. In Deutschland war hierfür bis dato noch keine Behörde benannt worden. Des Weiteren wird in Absatz 5 auf Anregung der beteiligten Länder der Begriff „Bundeswasserstraßen“ im Zusammenhang mit dem Ausführungsgesetz näher bestimmt und zwar durch Verweis auf das Bundeswasserstraßengesetz.

Zu § 15 (zuständige Behörden der Länder)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Er setzt den Wunsch der Länder nach einer Ermächtigungsgrundlage zur Bestimmung zuständiger Behörden der Länder um und erleichtert insofern die praktische Anwendung der Bestimmungen. Zur Klarstellung wird zudem eine Bestimmung eingefügt, dass die Länder für den Vollzug zuständig sind, wo das Gesetz nicht ausdrücklich Bundesbehörden für zuständig erklärt. Das soll verdeutlichen,

dass insbesondere die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes den Ländern obliegt, sofern es sich nicht um die wenigen Fälle des § 14 handelt, in denen der Bund zuständig ist. Die Klarstellung entspricht dem Artikel 83 Grundgesetz, wonach Länder die Bundesgesetze als eigene Angelegenheit ausführen.

Zu § 16 (Gleichwertigkeiten)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1c Absatz 5 enthaltenen Bestimmungen. Die Regelung erstreckt sich jetzt auch auf von Landesbehörden ausgestellte Befreiungen und ist besser verständlich formuliert.

Zu § 17 (Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Um ein einheitliches Vorgehen bei Kontrollen im gesamten Bundesgebiet sicherzustellen, werden im § 17 die Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden im Fall von Kontrollen festgelegt. Diese Regelung ermächtigt diese Behörden, im Rahmen ihrer ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten bestimmte Maßnahmen vorzunehmen.

In Absatz 1 wird festgelegt, welche Orte und Personen überprüft werden können.

Absatz 2 berechtigt die Vollzugsbehörden die zur Durchsetzung des Gesetzes erforderlichen Maßnahmen und Anordnungen gegenüber den nach diesem Gesetz Verpflichteten zu treffen.

Absatz 3 präzisiert Absatz 2 hinsichtlich der Verpflichteten.

In Absatz 4 werden die Einzelheiten der Überprüfungen festgelegt. Zudem wird geregelt, dass neben den zuständigen Behörden auch von diesen Behörden beauftragte Sachverständige die Überprüfungen vornehmen können. Sofern es sich um von Artikel 13 Grundgesetz geschützte Räumlichkeiten handelt, gelten besondere Anforderungen. Daher wird zwischen öffentlich und nicht öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten unterschieden. In Nummer 2 sind Bestimmungen getroffen zu den vom Grundrecht erfassten Räumlichkeiten. Um hier den Anforderungen des Artikel 13 Absatz 7 Grundgesetz zu entsprechen, können Eingriffe nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit vorgenommen werden. Klarstellend wird mit Blick auf Artikel 13 Absatz 2 Grundgesetz die Bestimmung eingefügt, dass Durchsuchungen nicht von den Befugnissen umfasst sind.

In Absatz 5 werden die Betroffenen zur Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden verpflichtet.

Absatz 6 bestimmt, dass bei schweren oder wiederholten Verletzungen der Bestimmungen des Übereinkommens ein Weiterfahrverbot ausgesprochen werden kann. Dies gilt, bis die verlangte Maßnahme von dem Betroffenen getroffen oder der Verstoß beseitigt wurde. Hiermit soll schweren Verstößen gegen das Übereinkommen vorgebeugt bzw. diese angemessen verfolgt werden.

Absatz 7 stellt klar, dass mögliche landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben.

Zu § 18 (Verordnungsermächtigungen)

Dieser Paragraph enthält in Absatz 1 und 2 die bisher geltende Ermächtigung aus § 2 Absatz 1. Der bisherige § 2 Absatz 1 Nummer 5 wurde zu § 18 Absatz 2, da es anders als in Absatz 1 nicht um die Regelung von Einzelheiten, sondern um Änderungen geht. Da diese Änderungen ohne Ermessenspielraum in innerstaatliches Recht umzusetzen sind, ist eine Beteiligung des Bundesrates nicht erforderlich.

Die Absätze 3 und 4 enthalten die bisher in § 2 Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen zum Einvernehmen. Absatz 5 enthält die bisher in § 2 Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen zur Zustimmung des Bundesrates. Zudem werden auch Rechtsverordnungen zu den Einzelheiten zur Umsetzung der Gebote und Verbote der Artikel 3, 4, 6, 7, 11 bis 13 und der zugehörigen Anwendungsbestimmungen der Anlage 2 des CDNI, die im Absatz 1 des § 18 konkret genannt werden, vom Erfordernis der Bundesratszustimmung befreit. Dies ist gerechtfertigt, da sich die Bekanntgabe der Beschlüsse durch Rechtsverordnungen nach Absatz 5 in einer unveränderten 1:1 – Umsetzung ohne Spielraum für die Mitgliedstaaten erschöpft, den Ländern also aus völkerrechtlichen Gründen keine Möglichkeit offen steht, im Bundesrat Änderungen zu erreichen.

Im neuen Absatz 6 wird eine Ermächtigungsgrundlage eingefügt, um künftig neue Entlastungsstandards im Sinne des Artikel 6.01 Absatz 4 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen vorläufig für Deutschland festlegen zu können.

ZU § 19 (Übertragung von Aufgaben; Benennung zuständiger Landesbehörden)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1c Absatz 4 enthaltene Bestimmung zur Übertragung von Aufgaben an juristische Personen des Privatrechts. Dies kann ggf. zu Kosteneinsparungen oder zur Minderung von Verwaltungsaufwand führen.

Zu § 20 (Datenübermittlung und Datenaustausch)

Dieser Paragraph übernimmt in den Absätzen 1 bis 3 den bisherigen § 4. Mit den Bestimmungen soll sichergestellt werden, dass die zur einheitlichen Umsetzung des Übereinkommens erforderlichen Daten unter Berücksichtigung der Belange des Datenschutzes zwischen den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder und den Strafverfolgungsbehörden ausgetauscht werden können. Hierbei wird jeweils der konkrete Zweck benannt.

In Absatz 2 werden die Verweisungen an die neue Nummerierung des Gesetzes angepasst.

Die Absätze 4 bis 7 werden neu eingefügt. Sie beziehen sich auf die neue Ordnungswidrigkeitendatei nach § 13 und regeln die Voraussetzungen für den Austausch der darin gespeicherten personenbezogener Daten. Zum Schutz dieser Daten wird jeweils klargestellt, dass sie stets nur dann und nur in solchem Umfang ausgetauscht werden dürfen, wie es im jeweiligen Einzelfall erforderlich ist.

Absatz 4 regelt den Austausch von personenbezogenen Daten im nationalen Rahmen unter Benennung der konkreten Aufgaben.

Absatz 5 regelt den Austausch von personenbezogenen Daten im internationalen Rahmen unter Benennung der konkreten Aufgaben.

Die Absätze 6 und 7 regeln den Austausch von personenbezogenen Daten für besondere Fälle.

Zu § 21 (Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftsteuer)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Da die innerstaatliche Institution keine Gewinne erwirtschaften darf, sondern die zwischenzeitlich auflaufenden Überschüsse gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens in das System der Annahmestellen fließen müssen, dürfen diese zwischenzeitlich auflaufenden Überschüsse nicht der Körperschaftsteuer unterliegen. Insofern ist die innerstaatliche Institution (der Bilgenentwässerungsverband e.V. Duisburg) von der Zahlung dieser Steuer zu befreien, parallel zum Vorgehen beim Erdölbevorratungsverband.

Zu § 22 (Bußgeldvorschriften)

Dieser Paragraph übernimmt die Regelung des bisherigen § 3 in komprimierter und redaktionell neu strukturierter Form, fügt eine Überschrift ein und passt die Binnenverweisungen an die neue Nummerierung des Gesetzes an. Zudem werden Ordnungswidrigkeitstatbestände für Verstöße gegen die Bestimmungen zum Umgang mit Dämpfen in Analogie zu den Bestimmungen im Umgang mit Waschwasser eingeführt.

Absatz 1 enthält nun die Bestimmungen zu Verstößen gegen das BinSchAbfÜbkAG und entspricht damit dem bisherigen § 3 Absatz 1.

Über den Umgang mit Dämpfen hinausgehend werden neue Ordnungswidrigkeiten eingeführt für folgende Fälle:

- wenn das Ölkontrollbuch nicht ordnungsgemäß ausgefüllt ist (Nummer 3 jetzt allgemein umfassender und damit auch das Ölkontrollbuch betreffend);
- wenn eine Entsorgungsgebühr nicht ordnungsgemäß entrichtet wird (Nummer 4), wobei es um die Pflicht der Bunkerstelle gemäß den völkerrechtlichen Bestimmungen aus dem CDNI, Anlage 2 Artikel 3.03 Absatz 5 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 3.04 geht,
- bei Nichtentrichtung der Entsorgungsgebühr für Teil A des Übereinkommens (Nummer 8)
- beim Verstoß gegen die Pflicht des Mitführens eines Nachweises in § 11 bei Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen (Nummer 10);
- wenn eine schwere oder wiederholte Verletzung der Bestimmungen vorliegt (Nummer 11).

Absatz 2 enthält Bestimmungen zu Verstößen gegen das CDNI. Hierbei werden die Bestimmungen des bisherigen § 3 Absatz 2 komprimiert übernommen. Um die Anwendung in der Praxis zu erleichtern, wird nicht mehr nach Personen, sondern nur noch nach den jeweiligen Bestimmungen unterschieden, gegen die verstoßen wurde.

Über den Umgang mit Dämpfen hinausgehend werden neue Ordnungswidrigkeiten bei Verstößen gegen die Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen eingeführt:

- wenn häusliche Abwässer an Bord von Fahrgastschiffen nicht ordnungsgemäß gesammelt und an einer Annahmestelle abgegeben werden (Nummer 3 Buchstabe p);
- um den fehlenden Nachweis über die ordnungsgemäße Abgabe von Klärschlamm zu sanktionieren (Nummer 3 Buchstabe r).

In Absatz 3, der dem bisherigen Absatz 3 entspricht, erfolgen Anpassungen aufgrund der Umstellungen und Ergänzungen in Absatz 1 und 2. Gleiches gilt für die Absätze 4 und 5.

Zusätzlich werden in Absatz 5 weitere Ordnungswidrigkeiten in den Kreis derjenigen einbezogen, die mit einer hohen Geldstrafe geahndet werden können. Künftig kann auch ein Verstoß gegen das Einbringungs- und Einleitungsverbot (Absatz 2 Nummer 1) mit dem höheren Bußgeld sanktioniert werden, ebenso ein Verstoß gegen das neue Verbot der Freisetzung von Dämpfen (ebenfalls Absatz 2 Nummer 1). Eine höhere Bußgeldbewehrung gilt künftig auch, wenn der Ladungsempfänger Waschwasser nicht annimmt und dem Schiffsführer keine Annahmestelle zuweist (Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe l). Im Falle des Entstehens von Dämpfen, die ein Entgasen erfordern, verhält sich der Befrachter ordnungswidrig, wenn er dem Frachtführer im Transportauftrag keine Annahmestelle

für Dämpfe zuweist (Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m). Zugleich werden die Bußgelder so angehoben, dass der Betrag eine deutlich größere abschreckende Wirkung erzielen sollte. Dies wird noch durch eine Bestimmung ergänzt, die besagt, dass Bußgelder angeordnet werden können, die den wirtschaftlichen Vorteil, der durch die Begehung einer Ordnungswidrigkeit entsteht, übersteigen.

Absatz 6 enthält die bisher in § 3 Absatz 6 enthaltene Bestimmungen zur Verwaltungsbehörde.

Zu § 23 (Übergangsbestimmungen)

In Absatz 1 wird geregelt, dass den zur Errichtung von Annahmestellen für Dämpfe Verpflichteten eine angemessene Zeit bleibt, um diesen Pflichten nachkommen zu können.

In Absatz 2 wird dem BMVI die Möglichkeit eingeräumt, bei Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen weitere Übergangsbestimmungen per Rechtsverordnung zu erlassen.

Zu § 24 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

In Absatz 1 wird geregelt, wann jene Bestimmungen in Kraft treten, die ihren Ursprung nicht in der Änderung des CDNI haben.

In Absatz 2 wird das Inkrafttreten aller jener Regelungen bestimmt, die sich aus der Änderung des CDNI ergeben. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens wird auf den Zeitpunkt festgelegt, in dem auf völkerrechtlicher Ebene die Änderungen des CDNI in Kraft treten, siehe die gleichlautenden Vorgaben im Beschluss CDNI 2017-I-4 und im Artikel 19 Absatz 4 Satz 2 des CDNI. Durch die Regelung in Absatz 2 werden die Ausführungsbestimmungen im vorliegenden Gesetz über Dämpfe erst dann in Kraft treten, wenn im CDNI die Regelungen über Dämpfe in Kraft sind. Zur eindeutigen Erkennbarkeit dieses Zeitpunktes wird er bekanntgegeben.

In Absatz 3 wird der Zeitpunkt des Außerkrafttretens des bisherigen Ausführungsgesetzes geregelt.