

Gesetzentwurf

Fraktion der SPD Hannover, den 26. November 2002

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes^{*})

Artikel 1

Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes

Das Niedersächsische Abfallgesetz in der Fassung vom 14. Oktober 1994 (Nds. GVBl. S. 467), zuletzt geändert durch Artikel ● des Gesetzes vom ● (Nds. GVBl. S. ●) (vgl. Drs. 14/3631), wird wie folgt geändert:

1. Der Sechste Teil erhält folgende Fassung:

„Sechster Teil

Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Seehäfen

§ 31

Anwendungsbereich

(1) ¹Die §§ 32 bis 39 gelten für die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen von Schiffen in den niedersächsischen Seehäfen. ²Weitergehende Bestimmungen des Schiffssicherheitsgesetzes sowie der Anlaufbedingungsverordnung bleiben unberührt.

(2) ¹Die diesem Teil des Gesetzes unterliegenden niedersächsischen Seehäfen werden durch Verordnung des für das Hafenwesen zuständigen Ministeriums bestimmt. ²Als Seehäfen sind gemäß der Zielsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. EG L 332 S. 81) die Orte und geographischen Gebiete zu bestimmen, die so angelegt und ausgestattet sind, dass sie seegehende Schiffe aufnehmen können.

^{*}) Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. EG L 332 S. 81).

§ 32
Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Vorschriften dieses Gesetzes sind

1. Schiffe: seegehende Fahrzeuge jeder Art, die in Seegebieten eingesetzt werden, einschließlich Fischereifahrzeugen, Sportbooten, Tragflügelbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmender Geräte;
2. Hafенbetreiber: die für den Betrieb des Hafens in seiner Gesamtheit verantwortliche natürliche oder juristische Person;
3. Hafenauffangeinrichtungen: ortsfeste, schwimmende oder mobile Vorrichtungen im Hafen, die dazu bestimmt und geeignet sind, Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände zum Zweck der ordnungsgemäßen Entsorgung aufzunehmen;
4. Schiffsabfälle:
 - a) alle Abfälle, einschließlich Abwasser und
 - b) Rückstände außer Ladungsrückständen,

die während des Schiffsbetriebs anfallen und in den Anwendungsbereich der Anlagen I, IV und V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Neufassung der amtlichen deutschen Übersetzung vom 12. März 1996 (BGBl. II S. 399, Anlagenband) mit den späteren Änderungen (MARPOL) fallen, sowie

- c) ladungsbezogene Abfälle im Sinne der Nummer 1.7.5 der Richtlinien für die Durchführung des MARPOL, Anlage V, vom 20. Mai 1991 (VkB1. 1991 S. 504), geändert mit Bekanntmachung vom 25. Oktober 2001 (VkB1. 2001 S. 485);
5. Ladungsrückstände: die nach Abschluss der Lösch- und Reinigungsverfahren an Bord in Laderäumen oder Tanks befindlichen Reste von Ladungen sowie die beim Laden oder Löschen verursachten Überreste und Überläufe.

§ 33
Hafenauffangeinrichtungen

(1) ¹Der Hafенbetreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass den in den Hafen einlaufenden Schiffen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zur Verfügung stehen. ²Die Hafenauffangeinrichtungen müssen der technischen Ausstattung der Schiffe angepasst und geeignet sein, die übliche Art und Menge von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen der den Hafen üblicherweise anlaufenden Schiffe aufzunehmen, ohne dass die Schiffe durch das Aufnehmen unangemessen aufgehalten werden.

(2) Das für das Hafenesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Verordnung den Ablauf der Entladung im Hafen zu regeln.

§ 34

Schiffsabfallbewirtschaftungspläne, Informationen

(1) ¹Der Hafensbetreiber ist verpflichtet, einen Plan über die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (Schiffsabfallbewirtschaftungsplan) im Benehmen mit der unteren Abfallbehörde, den regelmäßigen gewerblichen Nutzern oder deren Vertreter und den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen aufzustellen und diesen Plan durchzuführen. ²Der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan muss den Anforderungen der Anlage 1 entsprechen. ³Das für das Hafenesen zuständige Ministerium kann durch Verordnung zusätzliche Anforderungen an den Schiffsabfallbewirtschaftungsplan hinsichtlich des Ablaufs der Entladung und Entsorgung stellen.

(2) ¹Der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan ist zumindest alle drei Jahre fortzuschreiben. ²Er ist nach wesentlichen Änderungen des Hafensbetriebs anzupassen.

(3) ¹Der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan und seine Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die obere Abfallbehörde. ²Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan den Anforderungen der Anlage 1 nicht entspricht.

(4) Der Hafensbetreiber hat sicherzustellen, dass allen Hafensbenutzern die Informationen zugänglich sind, die in der Anlage 2 aufgeführt sind.

§ 35

Entladung von Schiffsabfällen

(1) ¹Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung zu entladen. ²Dies gilt für Schiffsführerinnen und Schiffsführer von Sportbooten mit einer Zulassung für bis zu 12 Personen nur insoweit, als auf dem Sportboot nicht genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für die an Bord verbleibenden und auf der Fahrt zum nächsten Anlaufhafen voraussichtlich anfallenden Schiffsabfälle vorhanden ist.

(2) ¹Abweichend von Absatz 1 Satz 1 darf die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ohne eine Entladung der Schiffsabfälle die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, wenn aus der Meldung nach § 37 Abs. 1 hervorgeht, dass genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für die an Bord verbleibenden und auf der Fahrt zum nächsten Entladehafen voraussichtlich anfallenden Schiffsabfälle vorhanden und dort die Entladung der Schiffsabfälle gewährleistet ist. ²Die Entladung gilt als gewährleistet, wenn der nächste Entladeha-

fen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft liegt. ³Der Hafentreiber verständigt im Falle der Fortsetzung der Fahrt ohne Entladung der an Bord befindlichen Schiffsabfälle unverzüglich die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Hafentrebehörde.

(3) Die Hafentrebehörde kann auf Antrag eine Ausnahme von der Entladungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 zulassen, wenn nachgewiesen ist, dass

1. das Schiff im Liniendienst eingesetzt ist und die Bezahlung der Entgelte und Gebühren in einem im Linienverkehr anzulaufenden Hafen sichergestellt ist oder
2. dem Schiff ein ständiger Liegeplatz an mehr als 60 aufeinander folgenden Tagen im Kalenderjahr in einem deutschen Nordseehafen zugewiesen ist und die ordnungsgemäße Entsorgung der Schiffsabfälle gesichert ist.

§ 36

Entladung von Ladungsrückständen

(1) ¹Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, die noch an Bord befindlichen Ladungsrückstände vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung gemäß den Vorschriften der Anlage I Regel 2 Abs. 2 und Regel 9 Abs. 6 sowie der Anlage II Regel 8 MARPOL zu entladen. ²Satz 1 gilt nicht in Bezug auf

1. Schiffe, die regelmäßig die gleichen oder ähnliche Ladungen befördern und bei denen eine Reinigung oder ein Entgasen der Laderäume und Tanks aus schiffs- oder ladungsbetrieblichen Gründen nicht erforderlich ist, und
2. Tankschiffe, die auf der Grundlage des § 11 Abs. 1 Sätze 2 und 3 der Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen und Lagern von Ottokraftstoffen vom 27. Mai 1998 (BGBl. I S. 1174), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 21. August 2001 (BGBl. I S. 2180, 2213), ventiliert werden.

(2) Das die Ladung empfangende Hafenumschlagsunternehmen ist verpflichtet, die Ladung einschließlich der Ladungsrückstände vollständig zu übernehmen.

§ 37

Meldung, Überwachung

(1) ¹Die Meldepflicht auf der Grundlage des Artikels 6 der Richtlinie 2000/59/EG gilt nicht für Schiffe, die gemäß § 35 Abs. 3 von der Entladungspflicht befreit sind. ²Das für das Hafentrewesen zuständige Ministerium kann durch Verordnung die Einzelheiten des Meldeverfahrens unter Beachtung der in § 31 Abs. 1 Satz 2 ge-

nannten Vorschriften und des Artikels 9 Abs. 1 der Richtlinie 2000/59/EG regeln.

(2) ¹Die Hafenbehörde überwacht die Entladung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in die Hafenauffangeinrichtungen. ²Im Rahmen der Überwachung sind Überprüfungen auf den Schiffen in ausreichender Zahl durchzuführen.

(3) ¹Bedienstete und Beauftragte der Hafenbehörde sind berechtigt, in Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit nach Absatz 2 Grundstücke, bauliche Anlagen und Schiffe auch gegen den Willen der Betroffenen zu betreten. ²Wohnungen dürfen nach Satz 1 nur zur Abwehr einer erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden. ³Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(4) ¹Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer hat der Hafenbehörde auf Verlangen Auskünfte zu erteilen, Nachweise vorzulegen und Einblick in die Schiffspapiere zu gewähren. ²Wer zur Erteilung einer Auskunft verpflichtet ist, kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder eine in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung bezeichnete Person der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(5) ¹Die Hafenbehörde trifft nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen, die im Einzelfall erforderlich sind, um die Einhaltung der §§ 33 bis 36 und der Absätze 2 bis 4 sicherzustellen. ²Sie kann insbesondere anordnen, dass ein Schiff den Hafen nicht verlässt, bevor die Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ordnungsgemäß in eine Hafenauffangeinrichtung entladen sind. ³§ 45 Abs. 3 gilt entsprechend.

(6) Hat ein Schiff den Hafen verlassen, ohne dass die Schiffsführerin oder der Schiffsführer der Entladungspflicht nach den §§ 35 und 36 nachgekommen ist, so hat die Hafenbehörde die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Hafenbehörde hierüber zu verständigen, wenn der Anlaufhafen im Hoheitsbereich der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft liegt.

(7) ¹Die Absätze 3 und 4 Satz 1 sowie Absatz 6 gelten nicht in Bezug auf Fischereifahrzeuge und auf Sportboote, die für bis zu 12 Passagiere zugelassen sind. ²Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer eines solchen Fahrzeuges hat auf Verlangen der Hafenbehörde Auskünfte zu erteilen oder das Betreten des Schiffes zu dulden.

§ 38 Kosten

(1) ¹Der Hafentreiber erhebt für jedes in den Hafen einlaufende Schiff vom Reeder, Eigner oder Charte-

rer ein pauschaliertes Entgelt zur Deckung der Kosten für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle, die den nach der Art und der Menge üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang nicht überschreiten. ²Satz 1 gilt nicht für Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Zulassung für bis zu 12 Personen sowie für andere Schiffe in dem Umfang, in welchem sie gemäß § 35 Abs. 3 von der Entladepflicht befreit sind. ³Soweit Schiffsabfälle den nach der Art und der Menge üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang überschreiten, kann der Hafentreiber ein zusätzliches Entgelt zur Deckung dieser Entladungs- oder Entsorgungskosten erheben. ⁴Die Schuld entsteht mit dem Einlaufen des Schiffes in den Hafen. ⁵Das jeweilige Entgelt ist innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Rechnung fällig. ⁶Die Pflichtigen nach Satz 1 haften als Gesamtschuldner.

(2) ¹Das pauschalierte Entgelt wird auf der Grundlage einer Entgeltordnung des Hafentreibers erhoben. ²In der Entgeltordnung ist, orientiert an der Art und der Menge der im üblichen Entsorgungsumfang anfallenden Schiffsabfälle, zu typisieren nach Schiffsgröße, Ladungskapazität, Schiffstyp, Fahrtgebiet, Schiffsausrüstung, Umweltschutzmanagement, Bauart, Betrieb oder einer ähnlichen Gegebenheit. ³Die Höhe des pauschalierten Entgeltes ist so zu bemessen, dass die voraussichtlichen Kosten für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle, die den üblichen Entsorgungsumfang nicht überschreiten, insgesamt gedeckt werden. ⁴Für die Kosten ist insbesondere zu berücksichtigen

1. das Vorhalten von Hafenauffangeinrichtungen,
2. das Sammeln, Transportieren, Zwischenlagern und Endbehandeln
 - a) der Schiffsabfälle und
 - b) der Materialien, die Schiffe im Sinne des § 39 Abs. 1 auf See aufgenommen haben,
3. der Einsatz von Personal und Sachen für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle,
4. die von Dritten erhobenen Entsorgungsentgelte oder -gebühren und
5. die Erhebung und Verwahrung des Entgeltes sowie seine Auszahlung an Dritte.

⁵Die Entgeltordnung kann vorsehen, dass ein Entgelt nicht oder nur zum Teil erhoben wird, wenn Schiffsabfall nur in geringer Menge zu entladen ist oder aus einem anderen Grunde die Erhebung zu einer unbilligen Härte führen würde.

(3) ¹Stellt sich am Ende des Zeitraumes, für den das pauschalierte Entgelt berechnet ist, heraus, dass die Höhe der vereinnahmten pauschalierten Entgelte von den nach Absatz 2 Satz 3 zu berücksichtigenden tat-

sächlichen Kosten abweicht, so ist die Differenz im nächstmöglichen Berechnungszeitraum durch ein entsprechend höheres oder niedrigeres pauschaliertes Entgelt auszugleichen.

(4) ¹Das zusätzliche Entgelt wird ebenfalls auf der Grundlage einer Entgeltordnung des Hafенbetreibers erhoben. ²Seine Höhe ist nach den Kosten zu bemessen, die durch das Überschreiten des üblichen Entsorgungsumfangs voraussichtlich entstehen.

(5) ¹Das pauschalierte Entgelt und das zusätzliche Entgelt werden privatrechtlich erhoben. ²Ist das Land Hafенbetreiber, so kann das für das Hafенwesen zuständige Ministerium die Entgeltordnung als Verordnung erlassen, und das Entgelt kann abweichend von Satz 1 hoheitlich erhoben werden; ergänzend ist das Niedersächsische Verwaltungskostengesetz anzuwenden. ³Ist eine kommunale Körperschaft Hafенbetreiber, so kann sie zur Regelung der privatrechtlichen Entgelte eine Entgeltordnung erlassen oder die Entgelte abweichend von Satz 1 aufgrund einer Satzung hoheitlich erheben; ergänzend ist das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz anzuwenden. ⁴In den Entgelten, auch soweit sie hoheitlich erhoben werden, ist eine gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer nicht enthalten; ein entsprechender Betrag wird zusätzlich erhoben.

(6) Die Entgeltordnung und die Berechnung des pauschalierten Entgeltes ist den Hafенbenutzern zugänglich zu machen und auf Verlangen zu erläutern.

(7) Soweit der Entgeltpflichtige nach Absatz 1 Satz 1 in Abstimmung mit dem Hafенbetreiber Entsorgungs- und Entladungsentgelte an einen Dritten entrichtet hat, erwirbt er gegen den Hafенbetreiber einen Anspruch auf Erstattung der Kosten der Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle im üblichen Umfang in Höhe des pauschalierten Entgeltes nach Absatz 2.

§ 39

Sonderregelung für Schiffe im hoheitlichen Einsatz

(1) Die §§ 35 bis 38 gelten nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Lotsenschiffe und andere Schiffe, die zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben im Einsatz sind.

(2) ¹Die Hafenauffangeinrichtungen stehen den Schiffen nach Absatz 1 zur Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie für die Entladung von Materialien, die diese Schiffe auf See aufgenommen haben, zur Verfügung. ²Für Materialien in Kleinmengen, die die Schiffe nach Absatz 1 auf See aufgenommen haben, darf für die Entladung in die Hafenauffangeinrichtung ein Entgelt nicht verlangt werden.“

2. § 41 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift „Abfallbehörden“ wird durch die Überschrift „Behörden“ ersetzt.
 - b) Es wird der folgende Absatz 4 angefügt:
„(4) Hafengebörden im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Seehäfen für die Gefahrenabwehr in Hafen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten zuständigen Behörden.“
3. § 46 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Abfallbehörde“ die Worte „oder Hafengebörde“ eingefügt.
 - b) Es werden die folgenden Ziffern 5 bis 9 angefügt:
 - „5. entgegen § 35 nicht alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung entlädt,
 6. entgegen § 36 die noch an Bord befindlichen Ladungsrückstände vor dem Auslaufen aus dem Hafen nicht gemäß den Vorschriften der Anlage I Regel 2 Abs. 2 und Regel 9 Abs. 6 sowie der Anlage II Regel 8 MARPOL in eine Hafenauffangeinrichtung entlädt,
 7. entgegen § 37 Abs. 3 oder 7 Satz 2 das Betreten des Schiffes nicht duldet,
 8. entgegen § 37 Abs. 4 oder 7 Satz 2 nicht oder nicht vollständig die erforderlichen Auskünfte erteilt oder unrichtige Angaben macht,
 9. entgegen § 37 Abs. 4 einen Nachweis nicht vorlegt oder den Bediensteten der zuständigen Hafengebörde den Einblick in die Schiffspapiere nicht gewährt.“
4. Nach § 49 werden die folgenden Anlagen 1 und 2 angefügt:

**„Anlage 1
(zu § 34 Abs. 1 und 3)**

**Anforderungen an die Schiffsabfall-
bewirtschaftungspläne**

(1)¹In den Plänen sind alle Arten von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen von Schiffen, die den Hafen üblicherweise anlaufen, die Größe des Hafens und die Arten der einlaufenden Schiffe zu berücksichtigen.²Die Pläne müssen enthalten:

1. eine Bewertung der Notwendigkeit einer Hafenauffangeinrichtung unter Berücksichtigung

der Bedürfnisse der Schiffe, die den Hafen üblicherweise anlaufen,

2. eine Beschreibung der Art und Kapazität der Hafenauffangeinrichtung,
3. eine detaillierte Beschreibung der Verfahren für das Aufnehmen und Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,
4. eine Beschreibung des Entgeltsystems,
5. eine Beschreibung des Verfahrens für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung,
6. eine Beschreibung des Verfahrens für den Austausch von Informationen zwischen den Hafenbenutzern, den mit der Abfallbehandlung beauftragten Unternehmen, den Hafenbetreibern und anderen Beteiligten und
7. Angaben zur Art und Menge der aufgenommenen und behandelten Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

(2) Die Pläne sollen enthalten:

1. eine Zusammenfassung der einschlägigen Rechtsvorschriften und der einzuhaltenden Formalitäten bei der Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,
2. die Angabe des Namens und der Anschrift der für die Durchführung des Plans verantwortlichen Person,
3. eine Beschreibung im Hafen vorhandener Ausrüstungen und von Verfahren für eine Vorbehandlung des Abfalls,
4. eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der tatsächlichen Benutzungen der Hafenauffangeinrichtung,
5. eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der gesammelten Menge an Schiffsabfällen und Ladungsrückständen und
6. eine Beschreibung des Verfahrens der Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen.

(3) ¹In einem Umweltmanagementplan, der Bestandteil des Planes ist, ist darzulegen, in welchen Schritten die Auswirkungen auf die Umwelt, die durch die Aufnahme, Sammlung, Lagerung, Behandlung und Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen entstehen, abgebaut werden. ²Ein Umweltmanagementplan ist nicht erforderlich, wenn der Hafenbetreiber an einem Verfahren der freiwilligen Beteiligung an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Um-

weltbetriebsprüfung nach der Verordnung (EG) Nr. 761/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG L 114 S. 1) teilnimmt und im Rahmen dieses Verfahrens die Inhalte eines Umweltmanagementplanes nach Satz 1 bereits festgelegt sind.

Anlage 2

(zu § 34 Abs. 4)

Informationen, die allen Hafenenutzern zugänglich sein müssen

Der Hafentreiber hat sicherzustellen, dass den Hafenenutzern Informationen zugänglich sind über

1. die grundlegende Bedeutung einer ordnungsgemäßen Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen (kurz gefasst),
2. den Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz mit einer entsprechenden Karte,
3. die Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die üblicherweise entladen oder entsorgt werden,
4. die Ansprechstellen der Hafenbehörde, des Hafentreibers und der Dienstleister einschließlich der angebotenen Dienstleistungen,
5. das Entladungsverfahren,
6. das Entgeltsystem und
7. die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung.“

Artikel 2

Neubekanntmachung

Das Fachministerium wird ermächtigt, das Niedersächsische Abfallgesetz in der nunmehr geltenden Fassung mit neuem Datum und in neuer Paragrafenfolge bekannt zu machen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlautes zu beseitigen.

Artikel 3

In-Kraft-Treten, Übergangsregelungen

(1) ¹Dieses Gesetz tritt am 1. Februar 2003 in Kraft. ²Abweichend von Satz 1 treten die Verordnungsermächtigungen in Artikel 1 am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

(2) Schiffsabfallbewirtschaftungspläne nach § 34 Abs. 1 Satz 1 des Niedersächsischen Abfallgesetzes sind erstmalig bis zum 31. Januar 2004 zu erstellen.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziele

Das vorliegende Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. EG Nr. L 332 S. 81) in niedersächsisches Recht.

Die Entsorgungsrichtlinie trifft insbesondere seeverkehrspolitische Maßnahmen zum Schutz der Meere vor Verschmutzung durch Schiffsabfälle und bestimmte Ladungsrückstände. Die Entsorgungsrichtlinie dient dem Schutz der Meeresumwelt. Durch das Vorhalten und die Inanspruchnahme von angemessenen Hafenauffangeinrichtungen wird die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, insbesondere das illegale Einbringen durch Schiffe, weitgehend vermieden. Grundlage ist die Umweltpolitik der EU, die auf ein hohes Schutzniveau abzielt und auf den Grundsätzen der Vorsorge und dem Verursacherprinzip beruht; zugleich soll die Durchführung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des dazugehörigen Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) gewährleistet werden. Das Übereinkommen, das von allen Mitgliedstaaten der EU ratifiziert wurde, verpflichtet diese, für die Bereitstellung und Benutzung angemessener Hafenauffangeinrichtungen zu sorgen. Ein Anreiz für die Benutzung der Hafenauffangeinrichtungen wird dadurch geschaffen, dass jedes Schiff eine Gebühr für die Entsorgung seiner Schiffsabfälle entrichten muss, unabhängig davon, ob tatsächlich Schiffsabfälle entsorgt werden. Die Entsorgungsrichtlinie und damit auch die Regelungen, die im Rahmen der Umsetzung in nationales Recht ergehen, gelten für alle Schiffe, und zwar unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren. Nur durch einen umfassenden Anwendungsbereich können die grenzüberschreitenden Auswirkungen der Meeresverschmutzung vermindert und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Das geltende Recht - u. a. das Recht der Gefahrenabwehr, das Wasserrecht, Kommunalrecht, Abgaberecht, Baurecht und Abfallrecht - bleibt unberührt.

Nach Artikel 16 Abs. 1 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, die erforderlich sind, um die Richtlinie bis zum 27. Dezember 2002 umzusetzen. Der Inhalt der Richtlinie, die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen, ist Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und Nr. 21 des Grundgesetzes (GG). Der Bund sieht den Schwerpunkt der Richtlinie im Bereich der Gewässerreinhaltung und des Hafenrechts, sodass er keine abfallrechtliche Erfordernis zur Umsetzung der Richtlinie erkennt. Auch die anderen norddeutschen Bundesländer folgen dieser Rechtsauffassung. Der Gesetzgebungs- und Beratungsdienst des niedersächsischen Landtags hingegen sieht in den Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes als abschließende Regelung auch für die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Hafen an. Dieses wird in den betroffenen übrigen Bundes-

ländern nicht so gesehen. Ein Hafengesetz des Bundes existiert im Übrigen nicht und wird auch nicht vor Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie in Kraft treten. Die europarechtliche Umsetzungspflicht obliegt den Ländern.

Nach § 2 Abs. 3 Nr. 4 des Schiffssicherheitsgesetzes gelten die in Abschnitt D der Anlage genannten Rechtsakte der europäischen Gemeinschaft für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der EU. In dieser Anlage werden unter Nr. 15 die Artikel 6, 7, 9 Abs. 1, 10 und 11 in Verbindung mit Anhang II und den Artikeln 1 bis 4 und 16 der Schiffsentsorgungsrichtlinie erwähnt. Das Bundesverkehrsministerium, das diesen Gesetzentwurf erstellt hat, geht davon aus, dass damit nur die Meldepflichten des Artikel 6 der Entsorgungsrichtlinie umgesetzt wurden, also die seeverkehrsrechtlichen Regelungen. Dieser Auffassung ist auch das Bundesumweltministerium. Diese Auffassung wird daraus hergeleitet, dass die Geltung der Artikel 6, 7, 9 Abs. 1, 10, 11 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie angeordnet wird. In Anhang II befindet sich das Formular für die Meldung. Nach Vorstellung der Bundesministerien wird die Geltung der übrigen Artikel nur auf dieses Formular bezogen. Allerdings gelten die Regelungen des Schiffssicherheitsgesetzes nur für Schiffe unter europäischer Flagge. Durch die Änderung der Anlaufbedingungsverordnung vom 25. September 2002, BGBl. I S. 3762, wurde in § 1 Abs. 1 der Verordnung eine Nr. 2.7 eingefügt, durch die die Meldepflicht nach der Schiffsentsorgungsrichtlinie auch auf Schiffe ausgedehnt wird, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaates der EU fahren. Damit ist für die Bundesbehörden die Meldepflicht der Richtlinie vollständig umgesetzt. Nach Auffassung des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes könnte durch das Schiffssicherheitsgesetz eine vollständige Umsetzung der dort genannten Artikel erfolgt sein. Dann allerdings fehlt es immer noch an einer Umsetzung der Verpflichtungen aus der Richtlinie für die nicht europäischen Schiffe, da, wie oben dargelegt, das Schiffssicherheitsgesetz auf Schiffe unter europäischer Flagge beschränkt ist. Aus diesem Grund wird in § 1 Abs. 1 angeordnet, dass weitergehende Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes und der Anlaufbedingungsverordnung unberührt bleiben.

II. Haushaltmäßige Auswirkungen, Folgenabschätzung

1. Haushaltmäßige Auswirkungen

Die bisher (für die Nutzer) kostenlose Schiffsabfallentsorgung braucht ab 2003 nicht mehr über den Landeshaushalt finanziert zu werden (im Haushalt 2002 sind dies 839 000 Euro). Diese Haushaltsmittel stehen auch nicht mehr zur Verfügung. Durch die Schaffung von neuen Ordnungswidrigkeitstatbeständen können sich Einnahmen ergeben, die allerdings nicht quantifizierbar sind.

2. Folgenabschätzung

Die Einführung einer Entladungskontrolle für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ist zur Umsetzung der Entsorgungsrichtlinie der EU erforderlich. Diese Regelungen erhöhen die Hafengebühren für einlaufende Schiffe. Ein Wettbewerbsnachteil niedersächsischer Häfen gegenüber Häfen in anderen Bundesländern oder anderen EU-Staaten tritt damit nicht ein, da die Entsorgungsrichtlinie in allen Häfen der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt werden muss und damit überall zu entsprechenden Verteuerungen führt. Im Übrigen wurden die wesentlichen Regelungen unter den norddeutschen Ländern abgestimmt. Die bisher in Niedersachsen kostenlos durchgeführte Schiffsabfallentsorgung entfällt damit. Diese Art der Entsorgung wäre auch nicht mehr zulässig, da die Kommission eine kostenlose Entsorgung mit hoher Wahrscheinlichkeit als unzulässige staatliche Beihilfe einstufen würde. Die Regelungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände bauen auf dem in Niedersachsen bereits bestehenden und bewährten Entsorgungssystem für Schiffe auf. Insofern treten aufgrund der vorgesehenen Regelungen in der Realität keine Änderungen ein und eine Folgenabschätzung ist insoweit entbehrlich. Eine Abweichung besteht nur darin, dass die Entsorgung nicht mehr generell

durch das Land Niedersachsen, sondern durch die Nutzer der Hafenauffangeinrichtungen zu finanzieren ist. Die Höhe der Entgelte wird durch Entgeltordnungen festgelegt.

Die Hafenbetreiber werden verpflichtet, Schiffsabfallbewirtschaftungspläne aufzustellen. Dies erfordert einen entsprechenden Aufwand, der aber wegen der Vorgabe des Artikels 5 der umzusetzenden Entsorgungsrichtlinie unvermeidbar ist. Die Beteiligung der unteren Abfallbehörde ist erforderlich, da diese Behörde die ordnungsgemäße Entsorgung der im Hafen angefallenen Abfälle zu überwachen hat und insofern als „Beteiligte“ im Sinne des Artikels 5 Entsorgungsrichtlinie anzusehen ist. Die Beteiligung der Nutzer und der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung sieht die Entsorgungsrichtlinie ebenfalls vor. Die obere Abfallbehörde wird als Genehmigungsbehörde festgesetzt, um sicherzustellen, dass die Schiffsabfallbewirtschaftungspläne im Einklang mit der Abfallwirtschaftsplanung des Landes stehen. Im ersten Jahr nach In-Kraft-Treten der Regelung wird erhöhter Abstimmungsbedarf bestehen, der aber nicht aufwändig sein dürfte, da die Überwachungsbehörden ohnehin mit den Hafenbetreibern hinsichtlich der Abfallentsorgung in Kontakt stehen. Darüber hinaus wird das bestehende Entsorgungssystem für die Schiffsabfälle in der Realität nicht geändert. Personalaufwand wird eine Genehmigung der Schiffsabfallbewirtschaftungspläne durch die obere Abfallbehörde erfordern. Dies erscheint aber unumgänglich, sofern eine Abstimmung der Planung mit der abfallwirtschaftlichen Planung des Landes erfolgen soll. Die Fortschreibung der Pläne dürfte hingegen kaum Aufwand bereiten, da mit wesentlichen Änderungen in der Schiffsabfallentsorgung nicht zu rechnen ist. Die Entsorgungsrichtlinie gibt zudem vor, dass Überwachungen der Häfen „in ausreichender Zahl“ durchzuführen sind. Diese Vorgabe ist ins Gesetz übernommen worden. Die Anzahl der durchzuführenden Überprüfungen wird ausdrücklich nicht im Gesetz festgeschrieben. Sie ist abhängig von der jeweiligen Entsorgungssituation und von den Überwachungserfahrungen der Vollzugsbehörden. Diesen Vorgaben dürften die Abfallbehörden schon jetzt Rechnung tragen.

Soweit das Gesetz nur klarstellende Regelungen enthält, ändert sich an der bestehenden Rechtslage nichts, sodass eine Gesetzesfolgenabschätzung nicht erforderlich ist.

III. Auswirkungen auf die Umwelt

Das vorliegende Gesetz hat positive Auswirkungen auf die Umwelt, da der illegalen Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen Einhalt geboten wird.

IV. Auswirkungen von frauenpolitischer Bedeutung

Auswirkungen von frauenpolitischer Bedeutung enthält das Gesetz nicht.

B. Besonderer Teil

Zu § 31 - Anwendungsbereich:

§ 31 Abs. 1 legt den Anwendungsbereich des sechsten Teils fest und setzt Artikel 3 der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (Entsorgungsrichtlinie) um. Um bei der Umsetzung der Entsorgungsrichtlinie eine Kollision von Bundes- mit Landesrecht zu verhindern, wurde in Satz 2 eine „Unberührtheitsklausel“ aufgenommen. Es wird bestimmt, dass das Schiffssicherheitsgesetz und die Anlaufbedingungsverordnung unberührt bleiben, soweit dort die Umsetzung der Richtlinie bereits erfolgt ist (s. unter A). Dieser Vorrang des Bundesrechts gilt auch für künftige Änderungen dieser bundesrechtlichen Vorschriften. Aus diesem Grund ist eine dynamische Verweisung vorgesehen.

Die vom Anwendungsbereich erfassten niedersächsischen Seehäfen werden aus Praktikabilitätsgründen gemäß § 31 Abs. 2 durch eine Verordnung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr bestimmt, um Auslegungsschwierigkeiten bei der Bestimmung des Anwendungsbereichs zu vermeiden. Dadurch wird erreicht, dass geringfügige Änderungen, die einzelne Seehäfen und damit den Anwendungsbereich des sechsten Teils betreffen, nicht zugleich zu einer Gesetzesänderung führen. Absatz 2 Satz 2 legt Kriterien für die Bestimmung der Seehäfen fest und orientiert sich an dem Hafenbegriff des Artikels 2 Buchstabe h) der Entsorgungsrichtlinie. Für Binnenhäfen gilt das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Der Bund bereitet zurzeit ein Zustimmungsgesetz zu diesem Übereinkommen vor.

Zu § 32 - Begriffsbestimmungen:

§ 32 definiert auf der Grundlage des Artikels 2 der Entsorgungsrichtlinie die für den sechsten Teil relevanten Begriffe. Die Definition der Schiffe wurde aus Artikel 2 Buchstabe a) der Entsorgungsrichtlinie übernommen. Die von der Anwendung des sechsten Teils ausgenommenen Schiffe, d. h. die Schiffe im hoheitlichen Einsatz, werden in § 39 gesondert geregelt. Die Definition des Hafenbetreibers enthält eine umfassende, für alle Seehäfen passende Beschreibung, die auf die für den Betrieb des Hafens verantwortlichen natürlichen oder juristischen Personen abstellt. Diese Definition ist notwendig, um auch die privaten Seehäfen im Land Niedersachsen im Rahmen der Vorschriften mit zu erfassen.

Zu § 33 - Hafenauffangeinrichtungen:

§ 33 Abs. 1 Satz 1 dient dazu, den Zweck der Entsorgungsrichtlinie, wie er in deren Artikel 1 beschrieben ist, umzusetzen. Zweck der Regelungen ist ein verbesserter Schutz der Meeresumwelt. Durch das Bereitstellen und die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen soll erreicht werden, dass Schiffsabfälle und Schiffsladungsrückstände nicht auf See entsorgt werden. Absatz 1 setzt Artikel 4 Abs. 1 der Entsorgungsrichtlinie um. Die zweckmäßige technische Ausführung und organisatorische Einbindung der Hafenauffangeinrichtungen in den Hafenbetrieb soll den Hafenbetreibern überlassen bleiben. Allein die Hafenbetreiber können gewährleisten, dass die Hafenauffangeinrichtungen für eine ordnungsgemäße, richtlinienkonforme Entsorgung geeignet, ausreichend und so beschaffen sind, dass sie keinen unangemessenen Zeitverlust bei den entsorgenden Schiffen verursachen. Der Hafenbetreiber hat „dafür Sorge zu tragen“, dass eine Auffangeinrichtung vorhanden ist. Durch diese Formulierung soll deutlich werden, dass der Betreiber die Einrichtung nicht selbst vorhalten muss, sondern sich Dritter bedienen kann, die über solche Einrichtungen verfügen. Als Maßstab für die Frage der Angemessenheit der Hafenauffangeinrichtungen dient die übliche Art und Menge der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die üblicherweise durch die den jeweiligen Seehafen anlaufenden Schiffe zu erwarten sind. Für außergewöhnliche Schiffsabfälle und Ladungsrückstände müssen entsprechende Hafenauffangeinrichtungen nicht vorgehalten werden. Die an der Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen Beteiligten können Schadensersatzansprüche gegen den Hafenbetreiber infolge unnötiger Verzögerungen stellen. Rechtsgrundlage ist § 823 Abs. 1 BGB, da in Fällen unnötiger Verzögerungen eine Eigentumsverletzung durch einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vorliegt. Infolgedessen bedarf es keiner Umsetzung des Artikels 12 Abs. 1 Buchstabe h) der Entsorgungsrichtlinie, der derartige Schadensersatzansprüche vorsieht. Die Entsorgung von Abfällen, die durch hoheitliche Aufgaben wahrnehmende Schiffe auf dem Meer aufgenommen werden, ist in § 39 geregelt.

Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Unterzeichnerstaaten, in ihren Häfen Auffanganlagen für Öl und ölverschmutzte Flüssigkeiten, flüssige Ladungsrückstände, Abwässer und Abfälle vorzuhalten. Da es sich bei der Vorhaltung solcher Einrichtungen nicht um eine der Bundeskompetenz unterfallende Schifffahrtsaufga-

be, sondern um eine Angelegenheit der Hafenverwaltung handelt, ist es Sache der Länder, Artikel 4 der Entsorgungsrichtlinie umzusetzen. Diesem Zweck dient die Vorschrift des § 33, der alle Hafenbetreiber rechtlich verpflichtet, sachgerechte Entsorgungsmöglichkeiten vorzuhalten. Es ist nicht wesentlich, ob die Hafenauffangeinrichtungen oder Teile von diesen schwimmend (z. B. als „Leichter“), fest oder mobil (z. B. als Lastkraftwagen) sind, sofern sie der ordnungsgemäßen Entsorgung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in zweckmäßiger Weise dienen.

In § 33 Abs. 2 wird das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr ermächtigt, durch Verordnung den Ablauf der Entsorgung im Hafen zu regeln. Da es sich um technische Detailregelungen handelt, ist eine Umsetzung durch eine Verordnung sinnvoll.

Zu § 34 - Schiffsabfallbewirtschaftungspläne, Informationen:

§ 34 dient der Umsetzung des Artikels 5 der Entsorgungsrichtlinie. Dort wird eine Verpflichtung zur Aufstellung von Abfallbewirtschaftungsplänen vorgegeben. Nach § 29 KrW-/AbfG stellen die Länder Abfallwirtschaftspläne auf, wobei es ihnen frei steht, wem sie die Erfüllung dieser Aufgabe zuweisen. Es ist zweckmäßig, den Plan durch den Hafenbetreiber aufstellen zu lassen, da er über die notwendigen Informationen verfügt.

In Absatz 1 werden eine Pflicht zur Aufstellung sowie der Inhalt der Pläne festgelegt. Der Plan hat nicht nur die Entsorgung der Schiffsabfälle, sondern auch die der Ladungsrückstände darzulegen. Die an der Aufstellung und Durchführung des Plans Beteiligten werden in Anlehnung an Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 Entsorgungsrichtlinie festgelegt. Aus Transparenzgründen ist der Plan im Benehmen mit der unteren Abfallbehörde, den regelmäßigen gewerblichen Benutzern oder deren Vertreter und den Betreibern der Hafenauffangeinrichtung aufzustellen. Der Zusatz „gewerblich“ soll deutlich machen, dass nicht jeder Fahrgast bei der Aufstellung des Plans zu beteiligen ist. Es reicht aus, vor Ort ansässige Interessenvertreter (z. B. Makler, Verbände) derjenigen zu beteiligen, deren Schiffe regelmäßig die Hafenauffangeinrichtungen nutzen. Die auf der Grundlage der Entsorgungsrichtlinie einzuhaltenden Anforderungen ergeben sich aus der Anlage 1. Der Satz 2 verweist auf diese Anlage. Zusätzliche Anforderungen an den Plan hinsichtlich des konkreten Ablaufs der Entsorgung finden sich in der Verordnung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr. Die erforderliche Ermächtigungsgrundlage enthält § 34 Abs. 1 Satz 3.

Für die Einhaltung und Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Entsorgungsrichtlinie ist eine Möglichkeit der Kontrolle der Planung des Hafenbetreibers durch die obere Behörde erforderlich. Der Plan bedarf der Genehmigung durch die obere Abfallbehörde (Bezirksregierung). Die regelmäßige Fortschreibung des Planes, seine Anpassung an wesentliche Änderungen sowie die Genehmigung und deren Versagungsgründe werden in den Absätzen 2 und 3 geregelt und setzen Artikel 5 Abs. 3 der Entsorgungsrichtlinie um. Im Übrigen hat sich der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan an den nach § 19 KrW-/AbfG zu erstellenden Abfallwirtschaftskonzepten zu orientieren. Diese dienen gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG als internes Planungsinstrument und sind der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Auswertung der Abfallwirtschaftsplanung, zu der auch die Schiffsabfallentsorgung gehört, vorzulegen. Die in Absatz 4 an den Hafenbetreiber gerichtete Informationspflicht hinsichtlich der in der Anlage 2 enthaltenen Informationen setzt Artikel 12 Abs. 1 Buchstabe a) der Entsorgungsrichtlinie um.

Eine Übergangsfrist für die erstmalige Erstellung des Planes ist in Artikel 3 Abs. 2 festgelegt. Die Pläne sind erstmals innerhalb eines Jahres nach In-Kraft-Treten des Gesetzes aufzustellen.

Zu § 35 - Entladung von Schiffsabfällen:

§ 35 Abs. 1 setzt Artikel 7 Abs. 1 der Entsorgungsrichtlinie um. Die Vorschrift über die Entladung dient der praktischen Verwirklichung des Ziels, den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern. Dadurch wird verhindert, dass Schiffsabfälle auf See entsorgt werden. Da auf Sportbooten erfahrungsgemäß wenig Abfälle anfallen und darüber hinaus in den Sportboothäfen eine funktionierende Infrastruktur für die Entsorgung von Abfällen i. d. R. vorhanden ist, kann auf eine Verpflichtung dieses Adressatenkreises zur Abfallentladung verzichtet werden. Dieses steht jedoch unter der Einschränkung des Absatzes 1 Satz 2 und unterliegt im Einzelfall der Nachprüfbarkeit durch die Hafenbehörde. Hinzu kommt, dass die meisten Sportboothäfen über Abfallentladungseinrichtungen bzw. -entsorgungseinrichtungen verfügen, die nicht vom Hafentreiber, sondern von den Pächtern zur Verfügung gestellt werden. Diese bewährte Entsorgung soll weiterhin möglich sein.

Da für diese Sportboote keine Meldepflicht besteht, fallen sie nicht unter Absatz 2, sodass eine gesonderte Regelung erforderlich ist. Sofern Sportboote in die in den meisten Sportboothäfen vorhandenen Einrichtungen entladen, die im Regelfall nicht vom Hafentreiber, sondern von den Pächtern zur Verfügung gestellt werden, genügt dies den Anforderungen des Gesetzes. Diese bewährte Entsorgung soll weiterhin möglich sein. Von einer Entladungspflicht wird in diesen Fällen durch Satz 2 abgesehen, da sie unverhältnismäßig wäre.

Nach Absatz 2 darf ein Schiff auch ohne den Nachweis einer ordnungsgemäßen Entladung den Hafen verlassen, wenn aus der Meldung hervorgeht, dass genügend geeigneter Stauraum für die Lagerung der vorhandenen und noch anfallenden Abfälle vorhanden ist. Dies entspricht Artikel 7 Abs. 2 der Entsorgungsrichtlinie. Ein Lagerplatz im Sinne des Absatzes 2 ist „geeignet“, wenn insbesondere folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

a) Für Schiffsabfälle nach MARPOL 73/78, Anlage I:

Genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum ist für ölhaltige Rückstände aus dem Schiffsbetrieb dann vorhanden, wenn 25 % der nach MARPOL 73/78, Anlage I, Regel 17, in Verbindung mit zugehöriger Interpretation 8.1, festgelegten Tankkapazität nicht überschritten werden. Bei Schiffen mit mehreren Tanks nach MARPOL 73/78, Anlage I, Regel 17 und, sofern diese im IOPP-Zertifikat (siehe Res. MEPC. 78(43) vom 01.07.1999) aufgeführt sind, gilt die 25 %-Regel für jeden Tank gesondert.

b) Für Schiffe nach MARPOL 73/78, Anlage V:

Genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für Schiffsmüll aus dem Schiffsbetrieb ist dann vorhanden, wenn mindestens 50 % der in der Meldung nach § 37 Abs. 1 NAbfG angegebenen maximalen Lagerkapazität in m³ zur Verfügung stehen.

In Absatz 3 wird der Hafenbehörde die Möglichkeit eröffnet, von den Entladungspflichten des Absatzes 1 Ausnahmen zu erteilen. Hierzu enthält Absatz 3 im Interesse einer geordneten Entsorgung detaillierte Vorgaben an das Verfahren. Ausnahmen sind zulässig für Schiffe im Liniendienst. Hierunter werden Schiffe verstanden, die regelmäßig die gleichen Häfen anlaufen. Ein solches Schiff soll die Möglichkeit haben, immer in einem der auf der Fahrtroute liegenden Häfen zu entladen. Weiterhin können Schiffe von der Entladungspflicht befreit werden, die über 60 Tage im gleichen Hafen liegen. Diesen Schiffen soll ermöglicht werden, nur im Liegehafen zu entsorgen.

Zu § 36 - Entladung von Ladungsrückständen:

§ 36 setzt Artikel 10 der Entsorgungsrichtlinie um. Die Verpflichtung zu einer Entladung von Ladungsrückständen ist erforderlich, um eine Meeresverschmutzung durch über Bord gepumpte Ladungsrückstände zu vermeiden. Diese Gefahr besteht insbesondere, wenn unterschiedliche Ladungen transportiert werden. Hinsichtlich des Entsorgungsverfahrens wird auf MARPOL 73/78 abgestellt. Von der Entla-

dungspflicht werden bestimmte Schiffe freigestellt. Dies gilt nach Satz 2 für Schiffe, die grundsätzlich die gleiche oder ähnliche Ladung befördern und bei denen wegen der Eigenschaften der Ladung eine Reinigung oder Entgasung der Laderäume oder Tanks nach jedem Löschen nicht erforderlich ist. Weiterhin sind Tankschiffe ausgenommen, da diese der Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen von Ottokraftstoffen (20. BImSchV) unterliegen, die festlegt, unter welchen Voraussetzungen sie gasförmige Stoffe (Ladungsrückstände) ventilieren dürfen.

Durch § 36 Abs. 2 wird vorgeschrieben, dass das die Ladung übernehmende Unternehmen auch die Ladungsrückstände zu übernehmen hat. Dadurch soll verhindert werden, dass durch unvollständige Entladung überflüssige Ladungsrückstände entstehen.

Zu § 37 - Meldung, Überwachung:

Meldung

Artikel 9 der Entsorgungsrichtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten bestimmte Schiffe von der Verpflichtung zur Meldung und Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen freistellen können. Artikel 6 Abs. 1 der Entsorgungsrichtlinie sieht vor, dass Fischereifahrzeuge, Sportboote bis zu 12 Personen sowie Schiffe, die überwiegend zur Versorgung der deutschen Nordseeinseln eingesetzt werden, von der Meldepflicht befreit sind. Für Schiffe unter europäischer Flagge setzt der Anhang, Abschnitt D Nr. 15 die Meldepflicht in deutsches Recht um, sodass daraus auch die Freistellung folgt. Die Umsetzung der Ausnahmen des Artikels 9 der Entsorgungsrichtlinie geschieht dergestalt, dass die Norm als unmittelbar geltend deklariert wird. Artikel 9 trifft aber keine unmittelbaren Regelungen, sondern bestimmt, dass „die Mitgliedstaaten der betroffenen Häfen diese Schiffe von den Verpflichtungen nach Artikel 6, 7 Abs. 1 und 8 befreien (können)“. Eine weitergehende Regelung hat der Bund nicht getroffen, insbesondere hat er nicht spezifiziert, in welcher Weise die Befreiung erfolgt. Damit hat er die Ausgestaltung der Befreiung nach Artikel 9 der Entsorgungsrichtlinie den Ländern überlassen. Von dieser Kompetenz wird in § 37 Gebrauch gemacht. Durch § 37 werden ergänzend zu Artikel 6 der Entsorgungsrichtlinie Schiffe von der Meldepflicht ausgenommen, die nach § 35 Abs. 3 nicht der Pflicht zur Entladung ihrer Schiffsabfälle unterliegen. Es macht wenig Sinn, Schiffe zur Meldung der an Bord befindlichen Schiffsabfälle zu verpflichten, die von der Pflicht zur Entladung befreit sind. Das für den Hafenverkehr zuständige Ministerium wird in Absatz 1 Satz 3 ermächtigt, durch Verordnung das Meldeverfahren zu regeln, soweit keine abschließenden bundesrechtlichen Regelungen bestehen.

Überwachung

§ 37 regelt weiterhin die Überwachung der Pflichten aus diesem Gesetz. Er setzt Artikel 11 Abs. 1 der Entsorgungsrichtlinie um. Danach sorgen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union dafür, dass alle Schiffe einer Überprüfung unterzogen werden, damit festgestellt werden kann, dass sie die Bestimmungen über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen einhalten. Die zur Überwachung erforderlichen Überprüfungen haben nach Artikel 11 Abs. 1 der Entsorgungsrichtlinie in „ausreichender Zahl“ zu erfolgen (Absatz 2 Satz 2). Was eine ausreichende Anzahl an Überprüfungen darstellt, ist eine Frage des Einzelfalls und der besonderen örtlichen Gegebenheiten, die vom jeweiligen Hafen abhängen und im Vollzug von der zuständigen Überwachungsbehörde festgelegt wird. Die zuständige Hafenbehörde ist in § 41 benannt.

Die umfassende Befugnis der zuständigen Behörde und deren Bediensteter, den Zugang zu Grundstücken, baulichen Anlagen und Schiffen zur Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit zu gewähren, ist zwingend erforderlich, um die Einhaltung der Bestimmungen sicherzustellen. Dies gilt auch für die umfassenden Auskunft- und Nachweispflichten der Schiffsführer und Schiffsführerinnen gegenüber den Behör-

den nach Artikel 6 der Entsorgungsrichtlinie. Der Einblick in die Schiffspapiere wurde ausdrücklich aufgenommen, um den hafenspezifischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und eine angemessene, dem Hafenesen Rechnung tragende Überwachung vornehmen zu können. Dabei müssen die Formalitäten nach Artikel 12 Abs. 1 Buchstabe e) der Entsorgungsrichtlinie einfach und zügig abgewickelt werden, um einen Anreiz zu schaffen, die Hafenauffangeinrichtungen zu nutzen, um ein unangemessenes Aufhalten der Schiffe zu vermeiden. Der Regelung des Absatzes 3 liegt § 40 Abs. 2 Satz 2 KrW-/AbfG zugrunde.

Zur Durchsetzung der Bestimmungen ist im Einzelfall auch das Festhalten des Schiffes möglich, bis den Bestimmungen entsprochen wurde (Absatz 5 Satz 2). Dies sieht Artikel 7 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Entsorgungsrichtlinie vor. Ein Festhalten ist in der Regel notwendig, wenn die Gefahr besteht, dass das Schiff seine Abfälle auf See „entsorgt“, weil im nächsten Hafen keine ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung stehen oder wenn erkennbar ist, dass Abfälle an Bord nicht sachgemäß gelagert werden können. Damit kann eine gesetzeswidrige Entladung festgestellt, verhindert und geahndet werden. Sollte das Schiff den Hafen verlassen haben, ohne vorher die Schiffsabfälle ordnungsgemäß entladen zu haben, hat die zuständige Behörde die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Behörde zu benachrichtigen (Absatz 6).

In Absatz 7 wird auf die Besonderheiten der Fischerei- und Sportschifffahrt eingegangen, weil dieser Adressatenkreis gemäß Artikel 11 Abs. 2 der Richtlinie weitgehend von den Schiffsüberprüfungen ausgenommen sind. Gleichwohl sollen die Mitgliedsstaaten Kontrollverfahren in erforderlichem Umfang einrichten, um sicherzustellen, dass Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Zulassung von bis zu 12 Passagieren die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Mit den Regelungen des Absatzes 6 ist es den zuständigen Behörden möglich, Maßnahmen im erforderlichen Umfang zu treffen.

Zu § 38 - Kosten:

§ 38 setzt Artikel 8 der Entsorgungsrichtlinie um, wonach die Kosten für die Entladung von Schiffsabfällen in die Hafenauffangeinrichtung durch eine von den Schiffsführern und Schiffsführerinnen zu erhebende „Gebühr“ gedeckt werden müssen. Die Regelung gilt nicht für die Entladung von Ladungsrückständen. Diese hat der Schiffsführer selbst mit dem jeweiligen Entsorger abzurechnen. So ist es auch in Artikel 10 Satz 2 der Entsorgungsrichtlinie vorgesehen. Die Abgabepflicht entsteht bereits mit dem Einlaufen in einen Seehafen unabhängig davon, ob tatsächlich Schiffsabfälle in eine Hafenauffangeinrichtung entsorgt werden. Damit wird verhindert, dass zur Umgehung der Kosten die Abfälle illegal auf See entsorgt werden. Diese „Gebühr“ wird als pauschaliertes Entgelt erhoben und soll der Deckung der Kosten für die Schiffsabfälle dienen, die nach der Art und der Menge den üblichen Entsorgungsumfang darstellen (Absatz 1 Satz 1). Wird der, gemessen am jeweiligen Seehafen, übliche Entsorgungsumfang überschritten, kann der Hafenbetreiber ein zusätzliches Entgelt erheben (Absatz 1 Satz 3). Die Entgeltschuldner werden in Absatz 1 Satz 1 ausdrücklich benannt.

Das pauschalierte Entgelt wird auf der Grundlage einer Entgeltordnung erhoben (Absatz 2 Satz 1). Deren Grundlagen sowie die Maßstäbe für die Bemessung der Höhe werden in Absatz 2 festgelegt. Danach ist das Entgelt im Rahmen des üblichen Entladungs- und Entsorgungsumfangs zu typisieren. Entsprechende Kriterien sind auf Grundlage des Artikel 8 Abs. 2 der Entsorgungsrichtlinie in Absatz 2 Satz 2 dargestellt. Die Bemessung der Höhe des pauschalierten Entgelts hat so zu erfolgen, dass die voraussichtlichen Kosten für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle, die im üblichen Umfang anfallen, insgesamt abgedeckt werden (Absatz 2 Satz 3). Dabei sollen im Einzelnen zumindest folgende Maximalmengen an Schiffsabfällen pro Einlaufen in den Seehafen abgedeckt werden:

1. Schiffsabfälle gemäß MARPOL, Anlage I:

Die Schlammtankkapazität gem. IOPP-Zeugnis oder maximal 2 % des Brennstoffverbrauchs seit der letzten Entsorgung, wobei seit der letzten Entsorgung nicht mehr als 30 Tage vergangen sein dürfen. Für Sportboote beträgt die Maximalmenge bei Schiffen bis 10 m Länge 10 Liter, über 10 m Länge 20 Liter.

2. Schiffsabfälle gemäß MARPOL, Anlage IV:

Nach den zwölf Monaten nach In-Kraft-Treten des Anhangs IV von MARPOL 73/78 gelten die dort getroffenen Regeln.

3. Schiffsabfälle gemäß MARPOL, Anlage V:

Bruttoraumzahl (BRZ)	Hausmüll / Plastik, Ölhaltige Werkstattabfälle
	Liter
0 bis 2 500	2 000
2 500 bis 3 500	350
3 500 bis 6 000	650
> 6 000	1 000

Sportboote dürfen maximal ein Viertel der für Schiffe < 500 BRZ genannten Mengen entsorgen; ein Anspruch auf die Entsorgung von Leuchtstoffröhren und ladungsbedingten Abfällen besteht nicht.

Absatz 2 Satz 5 lässt Ausnahmen für außergewöhnliche Fälle und unbillige Härten zu.

Absatz 3 regelt eine Anpassung der Entgeltordnung im Falle des Abweichens der tatsächlichen von den vereinnahmten Kosten und stellt damit sicher, dass die Entgelte fair und nicht diskriminierend sind und den bereitgestellten und in Anspruch genommen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen. Dies gibt Artikel 8 Abs. 3 der Entsorgungsrichtlinie vor.

Absatz 4 schreibt vor, dass das zusätzliche Entgelt, welches nach Absatz 1 Satz 2 erhoben werden kann, ebenfalls durch Entgeltordnung festzulegen ist. Dies spielt in den Fällen eine Rolle, in denen Hafentreiber und diejenige Person, die die Hafenauffangeinrichtungen betreibt, identisch sind. Dabei handelt es sich nicht um die Festlegung pauschalierter Beträge, sondern vielmehr um die Bestimmung von konkreten Abrechnungsmodalitäten, die die Berechnung des zusätzlichen Entgeltes transparent machen.

Absatz 5 regelt die Rechtsform zur Erhebung der Entgelte und unterscheidet dabei zwischen den einzelnen Hafentreibern - dies können Private, das Land oder eine öffentlich-rechtliche Körperschaft sein -, wobei nach Satz 1 das Entgelt grundsätzlich privatrechtlich erhoben wird. Ist das Land der Hafentreiber, besteht neben dem Grundsatz des Satzes 1 die Möglichkeit, das Entgelt hoheitlich (z. B. als Gebühr) im Rahmen einer Verordnung festzulegen. Zur Konkretisierung der in diesem Fall bestehenden Anforderungen wird auf das Niedersächsische Verwaltungskostengesetz verwiesen. Erhebt eine kommunale Körperschaft das Entgelt hoheitlich (z. B. als Gebühr), kann diese eine Satzung erlassen, für deren Ausgestaltung das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz gilt. Das Entgelt ist nicht gesondert zu erheben; soweit eine Hafengebühr erhoben wird, kann das Entgelt in diese integriert und zusammen mit der Hafengebühr erhoben werden. Dies trägt dem „no-special-fee-system“ Rechnung. Dieses wurde bereits 1997 (in der Unterrichtung des Landtags zu Drs. 13/153 und 13/3238 vom 17.09.1997) auf der Grundlage eines entsprechenden Beschlusses der Helsinki-Kommission als wesentlicher Baustein der Entsorgungsrichtlinie bewertet.

Durch die Regelungen in Absatz 6 wird gewährleistet, dass die Hafentreiber über die Entgeltordnung und die Berechnung des Entgeltes unterrichtet werden. Damit

wird Artikel 8 Abs. 3 der Entsorgungsrichtlinie umgesetzt und sichergestellt, dass die erhobenen Abgaben fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen.

In Absatz 7 wird ein Anspruch des Entgeltzahlers geregelt. Grundsätzlich kann die Bezahlung der Kosten für die Entladung und Entsorgung an das jeweilige Entladungs- und Entsorgungsunternehmen auf zweierlei Weise erfolgen. Welche Abrechnungsart gewählt wird, bestimmt der Hafentreiber. Entweder werden diese Kosten über den Hafentreiber abgerechnet, dann erhält dieser die Rechnung des Entsorgers und verrechnet sie mit der in der Hafengebühr enthaltenen Pauschale. Die Bezahlung kann aber auch so gestaltet werden, dass das Schiff den Entsorger beauftragt und die Entladung und Entsorgung bezahlt. Dann hat das Schiff die Entsorgung quasi doppelt bezahlt, nämlich einmal in Form der Pauschale an den Hafentreiber und zudem durch Begleichung der Rechnung des Entsorgers. In diesem Fall erwirbt das Schiff einen Ausgleichsanspruch gegen den Hafentreiber in Höhe des pauschalierten Entgelts für eine durchschnittliche Entladung und Entsorgung. Diese Erstattung ist erforderlich, da dem Hafentreiber für das konkrete Schiff keine Entladungs- und Entsorgungskosten entstanden sind und er dennoch die Pauschale erhalten hat. Durch diese Systematik wird dem „no-special-fee-system“ der Entsorgungsrichtlinie Rechnung getragen.

Zu § 39 - Sonderregelung für Schiffe im hoheitlichen Einsatz:

Absatz 1 legt fest, dass für dort benannte Schiffe (im hoheitlichen Einsatz) die Regelungen des Gesetzes nicht gelten. Exemplarisch sind Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und Lotsenschiffe genannt. Zu den Schiffen gehören beispielsweise auch die Schiffe des Zolls, der Wasserschutzpolizei, des Bundesgrenzschutzes, die Hilfsschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft und Küstenschutz. Diese Ausgrenzung vom Anwendungsbereich des Gesetzes ist sinnvoll, da einerseits von diesen Schiffen keine erhebliche Verschmutzung und Beeinträchtigung der Meeresökologie zu erwarten ist, andererseits der erforderliche Verwaltungs- und Überwachungsaufwand erheblich wäre. Soweit es vernünftig und praktikabel ist, sollen aber auch Schiffe, die vom Anwendungsbereich ausgenommen sind, ihre Schiffsabfälle und Ladungsrückstände im Sinne dieser Vorschriften entladen (Absatz 1).

Nach Absatz 2 Satz 1 steht es diesen Schiffen frei, die Hafenauffangeinrichtungen des Hafens zu benutzen. Sie müssen dafür aber ein individuelles Entgelt entrichten. Die in Absatz 1 genannten Schiffe dürfen gemäß Absatz 2 Satz 2 die von ihnen auf See aufgenommenen Schiffsabfälle und Ladungsteile kostenlos in die Hafenauffangeinrichtungen entsorgen. Dabei handelt es sich in der Regel um einzelne Gebinde der Handelsschifffahrt wie Fässer, die - absichtlich oder unabsichtlich - auf See über Bord gegangen sind. Erfasst werden nur geborgene Kleinmengen, nicht jedoch Schadstoffe in großen Mengen. Letztere sind auch weiterhin im Rahmen der vorhandenen Strukturen gemäß der Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung zu entsorgen. Die Kostendeckung für die Entsorgung in diese Hafenauffangeinrichtungen erfolgt im Rahmen eines allgemeinen Entgeltes nach § 38 Abs. 1. Die Kalkulation dieses Entgeltes hat gemäß § 38 Abs. 2 Satz 4 Nr. 2 Buchstabe b) entsprechende Faktoren zu berücksichtigen. Diese Regelung entspricht vom Ansatz her der Regelung über den „wilden Müll“. Die Kosten für die Entsorgung des wilden Mülls kann die öffentlich-rechtliche Entsorgungskörperschaft in die Abfallgebühren mit einbeziehen. Die Bürger als Benutzer der öffentlichen Abfallentsorgung bilden sozusagen eine Haftungsgemeinschaft für wilden Müll, da dieser in nicht unerheblichem Maße auf das Verhalten von Bürgern zurückzuführen ist. Hier werden Schiffe als Haftungsgemeinschaft angesehen, da die Abfälle oder Ladungsrückstände in erheblichem Maße von solchen Schiffen herkommen, die zur Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen verpflichtet sind.

Zu § 41 - Behörden:

§ 41 legt als zuständige Behörden für die Überwachung und Durchführung des Gesetzes die für die Gefahrenabwehr in Hafen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten zuständigen Behörden fest. In der Verordnung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr über die Zuständigkeiten für die Gefahrenabwehr in Hafen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten vom 19. Dezember 1984 (Nds. GVBl. S. 289), geändert durch Verordnung vom 15. März 1995 (Nds. GVBl. S. 62), sind diese Behörden bestimmt worden, sodass darauf Bezug genommen werden kann. Diese Behörden sind zugleich die für Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden.

Die Überschrift des Paragraphen ist in diesem Zusammenhang anzupassen.

Zu § 46 - Ordnungswidrigkeiten:

Durch die Ergänzung des § 46 Abs. 2 wird den Behörden die Möglichkeit eröffnet, bei Verstößen gegen die Pflichten aus dem vorliegenden Gesetz Bußgelder zu verhängen.

Plaue

Fraktionsvorsitzender