

**Gesetzentwurf**

Hannover, den 18.11.2021

Der Niedersächsische Ministerpräsident

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes und Änderung von Verordnungen**

Frau  
Präsidentin des Niedersächsischen Landtages  
Hannover

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
anliegend übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes und Änderung von Verordnungen**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen. Gleichzeitig beantrage ich, den Gesetzentwurf gemäß § 24 Abs. 2 Satz 1 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sogleich an einen Ausschuss zu überweisen. Eine Gesetzesfolgenabschätzung hat stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Weil

**Entwurf**  
**Gesetz**  
**zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes**  
**und Änderung von Verordnungen\*)**

Artikel 1

Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes

Das Niedersächsische Abfallgesetz in der Fassung vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 20 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Sechsten Teils werden die Worte „Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch die Worte „Abfällen von Schiffen“ ersetzt.
2. Die §§ 31 bis 39 erhalten folgende Fassung:

„§ 31

Anwendungsbereich

(1) <sup>1</sup>Die §§ 32 bis 39 gelten für die Entladung von Abfällen von Schiffen in den niedersächsischen Seehäfen. <sup>2</sup>Dies gilt für Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren. <sup>3</sup>Weitergehende Verpflichtungen für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, die sich aus § 5 in Verbindung mit Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412), ergeben, bleiben unberührt.

(2) <sup>1</sup>Die den Vorschriften des Sechsten Teils unterliegenden niedersächsischen Seehäfen werden durch Verordnung des für das Hafenwesen zuständigen Ministeriums bestimmt. <sup>2</sup>Als Seehäfen sind die Orte oder geografischen Gebiete zu bestimmen, die so angelegt und ausgestattet sind, dass sie Schiffe im Sinne des § 32 Nr. 1 aufnehmen können.

§ 32

Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Vorschriften des Sechsten Teils und der aufgrund dieser Vorschriften erlassenen Verordnungen bezeichnet

1. Schiff: ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in Seegebieten eingesetzt wird, einschließlich Fischereifahrzeugen, Sportbooten, Tragflügelbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmenden Geräten, soweit sie im Verkehr über See eingesetzt werden;
2. MARPOL 73/78: das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll von 1978 (BGBl. 1982 Teil II S. 2) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. November 2015 (BGBl. Teil I S. 2095), in der jeweils geltenden Fassung;
3. Abfälle von Schiffen: alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder beim Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL 73/78 fallen, sowie passiv gefischte Abfälle; Abfälle im Sinne dieses Gesetzes sind alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich

---

\*) Artikel 1 Nrn. 1 und 2 und Artikel 2 dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. EU Nr. L 151 S. 116).

der Betreiber des Schiffes oder seine Besatzung entledigt, entledigen will oder entledigen muss;

4. gefährliche Abfälle von Schiffen: Abfälle, die in der Abfallverzeichnis-Verordnung vom 10. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3379), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Juni 2020 (BGBl. I S. 1533), in der jeweils geltenden Fassung als gefährlich bezeichnet sind;
5. Ladungsrückstände: die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in den Laderäumen oder Tanks verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes;
6. passiv gefischte Abfälle: Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden;
7. Hafenauffangeinrichtung: jede feste, schwimmende oder mobile Vorrichtung, die die Dienstleistung der ordnungsgemäßen Entsorgung von Abfällen von Schiffen erbringen kann;
8. Fischereifahrzeug: ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
9. Sportboot: ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge von mindestens 2,5 m unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzt wird;
10. Hafen: ein geografisches Gebiet, das vornehmlich dazu dient, Schiffe aufzunehmen und dementsprechend angelegt und ausgestattet wurde;
11. kleiner Hafen: ein geografisches Gebiet gemäß Nummer 10, das aber nicht dauerhaft besetzt ist oder von seiner Lage und Größe nur eine bestimmte Anzahl von Schiffen aufnehmen kann;
12. ausreichende Lagerkapazität: das Vorhandensein von genügend Kapazität, um die Abfälle, einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle, ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens in Übereinstimmung mit dem Müllbehandlungsplan des Schiffes zu lagern;
13. regelmäßiges Anlaufen eines Hafens: wiederholte Fahrten desselben Schiffes nach einem gleichbleibenden Muster zwischen bestimmten Häfen oder eine Abfolge von Fahrten von und zu demselben Hafen ohne Zwischenstopps;
14. häufiges Anlaufen eines Hafens: das Anlaufen desselben Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten;
15. Liniendienst: den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten für bestimmte Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen;
16. Hafenbetreiber: eine natürliche oder juristische Person, Körperschaft oder Anstalt, die für den Betrieb des Hafens in seiner Gesamtheit verantwortlich ist und die rechtliche oder tatsächliche Verfügungsgewalt innehat;
17. Müllbehandlungsplan: das nach den Regeln der MARPOL Anlage V erforderliche Dokument, in dem dargestellt wird, wie mit diesen Abfällen an Bord des Schiffes umgegangen wird.

## § 33

## Hafenauffangeinrichtungen

(1) <sup>1</sup>Der Hafenbetreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass den in den Hafen einlaufenden Schiffen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen zur Verfügung stehen. <sup>2</sup>Die Hafenauffangeinrichtungen müssen an die Größe und die geografische Lage sowie die Art und die technische Ausstattung der üblicherweise den Hafen anlaufenden Schiffstypen angepasst und geeignet sein, die übliche Art und Menge von Abfällen von Schiffen aufzunehmen, ohne dass das Auslaufen eines Schiffes durch die erforderlichen Formalitäten und das Aufnehmen der Abfälle unnötig verzögert wird. <sup>3</sup>Die Hafenauffangeinrichtung muss eine umweltgerechte Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und den darauf beruhenden Rechtsvorschriften gewährleisten.

(2) Das für das Hafenwesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Verordnung

1. ein Verfahren zur Meldung von Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen an die zuständige Behörde festzulegen,
2. den Hafenbetreiber zu verpflichten, Aufzeichnungen darüber zu führen,
  - a) in welchen Fällen von einer Entladung abgesehen wurde,
  - b) welche Arten und Mengen von Abfällen von Schiffen und Ladungsrückständen entladen wurden,
  - c) in welche Hafenauffangeinrichtungen entladen wurde,
3. den Hafenbetreiber zu verpflichten, die eingegangenen Voranmeldungen (§ 35 Abs. 1) und die Aufzeichnungen nach Nummer 2 aufzubewahren.

## § 34

Abfallbewirtschaftungspläne für Abfälle von Schiffen,  
Informationen

(1) <sup>1</sup>Der Hafenbetreiber ist verpflichtet, einen Plan über die Entladung und Entsorgung der Abfälle von Schiffen (Abfallbewirtschaftungsplan für Abfälle von Schiffen) aufzustellen und diesen Plan durchzuführen. <sup>2</sup>Bei der Aufstellung des Plans und bei wesentlichen Änderungen im Hinblick auf die Anforderungen der §§ 33, 35 und 36 sind der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger, die am Hafentort niedergelassenen Beauftragten der regelmäßigen gewerblichen Nutzer, die Betreiber der Hafenauffangeinrichtung, die Organisationen, die die Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung umsetzen, und Vertreter der Zivilgesellschaft zu beteiligen. <sup>3</sup>Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb eines Monats zu tun. <sup>4</sup>Für den Abfallbewirtschaftungsplan für Abfälle von Schiffen gelten die Anforderungen der **Anlage 1**.

(2) <sup>1</sup>Der Abfallbewirtschaftungsplan und seine Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. <sup>2</sup>Der Abfallbewirtschaftungsplan ist zumindest alle fünf Jahre fortzuschreiben. <sup>3</sup>Er ist nach wesentlichen Änderungen des Hafenbetriebs anzupassen.

(3) <sup>1</sup>Der Abfallbewirtschaftungsplan kann für mehrere Häfen derselben geografischen Region unter Einbeziehung jedes Hafens gemeinsam aufgestellt werden (gemeinsamer Abfallbewirtschaftungsplan). <sup>2</sup>Im Abfallbewirtschaftungsplan müssen die Angaben nach Anlage 1 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 und 2 für jeden Hafen gesondert ausgewiesen werden. <sup>3</sup>Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) <sup>1</sup>Der Hafenbetreiber hat sicherzustellen, dass allen Hafennutzern und Betreibern der Umschlaganlagen die Informationen in geeigneter Art und Weise leicht zugänglich sind, die in

der **Anlage 2** aufgeführt sind. <sup>2</sup>Der Hafenebetreiber erstellt eine Zusammenfassung des Abfallbewirtschaftungsplans und übermittelt diese an die zuständige Behörde. <sup>3</sup>Die Zusammenfassung enthält folgende Angaben:

1. Auflistung der Hafenauffanganlagen für die verschiedenen Arten von Abfällen,
2. Kontaktdaten dieser Anlagen,
3. Kurzbeschreibung der Verfahren für die Übergabe oder Übernahme der Abfälle,
4. Kurzbeschreibung des Kostendeckungssystems.

### § 35

#### Voranmeldung von Abfällen

(1) Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer oder der Betreiber eines Schiffes nach § 32 Nr. 1 hat mindestens 24 Stunden vor Ankunft oder bei einer Reisezeit von weniger als 24 Stunden spätestens bei Verlassen des letzten Hafens über den in Absatz 2 aufgeführten Meldeweg das Formular nach **Anlage 3** wahrheitsgemäß und genau auszufüllen und alle darin enthaltenen Angaben der zuständigen Behörde zu melden.

(2) <sup>1</sup>Die in Absatz 1 genannte Meldeverpflichtung ist durch die Meldeverantwortliche oder den Meldeverantwortlichen elektronisch über eine bekannt gemachte Eingangsschnittstelle oder direkt in das Datenerfassungsmodul des Zentralen Meldeportals des Bundes (National Single Window - NSW) zu erfüllen. <sup>2</sup>Die jeweils gültigen Kontaktdaten des Zentralen Meldeportals und der Eingangsschnittstellen werden durch das für das Verkehrswesen zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

(3) Die in der Voranmeldung von Abfällen nach Absatz 1 enthaltenen Angaben sind - vorzugsweise in elektronischer Form - mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord verfügbar zu halten und auf Verlangen den zuständigen Behörden vorzulegen.

### § 36

#### Entladung von Abfällen von Schiffen

(1) Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, alle an Bord befindlichen Abfälle von Schiffen ordnungsgemäß vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung zu entladen.

(2) <sup>1</sup>Abweichend von Absatz 1 kann die Schiffsführerin oder der Schiffsführer die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne die Abfälle von Schiffen zu entladen, wenn

1. aus der Meldung nach § 35 Abs. 1 oder aus den Angaben, die an Bord von Schiffen außerhalb des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG (ABl. EU Nr. L 208 S. 10; 2009 Nr. L 51 S. 14), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 (ABl. EU Nr. L 198 S. 241), verfügbar sind, hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und für die auf der Fahrt zum nächsten Anlaufhafen voraussichtlich anfallenden Abfälle vorhanden ist, oder
2. das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert,

und im nächsten Anlaufhafen die Entladung der Abfälle von Schiffen gewährleistet ist. <sup>2</sup>Die Entladung gilt als gewährleistet, wenn der nächste Anlaufhafen im Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. EU Nr. L 151 S. 116) liegt. <sup>3</sup>Die örtlich zuständige Hafenbehörde verständigt im Fall der Fortsetzung der Fahrt ohne Entladung

der an Bord befindlichen Abfälle unverzüglich die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Hafenbehörde.

(3) <sup>1</sup>Nach der Entladung ist der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung des Hafens verpflichtet, das Formular gemäß **Anlage 4** wahrheitsgemäß und genau auszufüllen und der Schiffsführerin oder dem Schiffsführer eine Abfallabgabebescheinigung auszustellen und unverzüglich bereitzustellen. <sup>2</sup>Die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung werden unverzüglich nach deren Eingang oder vor dem Auslaufen des Schiffes auf elektronischem Wege an das „National Single Window“ (NSW) übermittelt. <sup>3</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, diese Bescheinigung zwei Jahre an Bord aufzubewahren und den zuständigen Behörden auf Verlangen vorzulegen. <sup>4</sup>Die Anforderung nach Satz 1 gilt nicht für kleine Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder kleine entlegene Häfen, die die Voraussetzungen nach § 39 Abs. 4 erfüllen.

(4) Der Betreiber einer Umschlaganlage ist verpflichtet, die bei den Lösch- und Reinigungsarbeiten anfallenden Ladungsrückstände zu übernehmen, bevor das Schiff den Hafen verlässt, sofern in einer Anlage des MARPOL 73/78 ein Auswaschen des Ladetanks oder Laderaums gefordert wird.

(5) Der Schiffsbetreiber oder seine Vertreterin oder sein Vertreter hat die Entladung von Abfällen von Schiffen, deren Entsorgung die Schiffsführerin oder der Schiffsführer angemeldet oder die zuständige Behörde angeordnet hat, dadurch zu unterstützen, dass eine notwendige Beauftragung einer Hafenauffangeinrichtung rechtzeitig erfolgt, um eine unnötige Verzögerung zu vermeiden.

(6) <sup>1</sup>Abfälle von Schiffen, mit Ausnahme der im Waschwasser enthaltenen Ladungsrückstände, die außerhalb der im Müllbehandlungsplan des Schiffes ausgewiesenen Lagerräume aufbewahrt werden oder für die keine ausreichende Lagerkapazität vorhanden ist, sind vor dem Auslaufen des Schiffes in eine Hafenauffangeinrichtung zu entladen. <sup>2</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer hat die erforderliche Entladung in der Abfallvoranmeldung nach § 35 Abs. 1 anzuzeigen. <sup>3</sup>Die zuständige Behörde ordnet die Abgabe der Abfälle an, wenn die Schiffsführerin oder der Schiffsführer der Verpflichtung nach Satz 1 nicht nachkommt.

(7) <sup>1</sup>Alle Abfälle müssen getrennt erfasst werden. <sup>2</sup>Die getrennte Erfassung hat auch für passiv gefischte Abfälle zu erfolgen.

(8) Der Betrieb von Abfallverbrennungsanlagen auf Schiffen ist im Hafen nicht gestattet.

## § 37

### Überwachung

(1) <sup>1</sup>Die zuständige Behörde überwacht die Durchführung der Vorschriften über Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen von Schiffen sowie die Erhebung des Entgelts durch den Hafenbetreiber sowie die ordnungsgemäße Umsetzung des Abfallbewirtschaftungsplans im Hafen. <sup>2</sup>Im Rahmen der Überwachung sind auch Überprüfungen auf den Schiffen in ausreichender Zahl durchzuführen, mindestens 15 vom Hundert der Gesamtzahl der Schiffe, die einen niedersächsischen Hafen anlaufen. <sup>3</sup>Die Auswahl der Schiffe für Überprüfungen erfolgt nach dem risikobasierten Auswahlmechanismus der Europäischen Union gemäß der Durchführungsrechtsakte der Kommission im Sinne des Artikels 11 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2019/883. <sup>4</sup>Die zuständige Behörde kann die Durchführung der Überprüfungen nach Satz 2 durch öffentlich-rechtlichen Vertrag auf andere öffentlich-rechtliche Körperschaften oder auf privatrechtliche Unternehmen übertragen, wenn diese sich ihrer fachlichen Aufsicht unterstellen. <sup>5</sup>Ihnen stehen bei Ausübung der Überwachungstätigkeit die Befugnisse der zuständigen Behörde zu; sie können ferner aufgrund entsprechender vertraglicher Regelung die für eine Überprüfung vorgesehenen Verwaltungskosten festsetzen und erheben.

(2) <sup>1</sup>Bedienstete und Beauftragte der zuständigen Behörde sind berechtigt, in Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit nach Absatz 1 Grundstücke, bauliche Anlagen und Schiffe auch gegen den Willen der Betroffenen zu betreten. <sup>2</sup>Wohnungen sowie Geschäfts- und Betriebs-

räume außerhalb der üblichen Geschäfts- oder Betriebszeiten dürfen nach Satz 1 nur zur Abwehr einer erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit betreten werden. <sup>3</sup>Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) <sup>1</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer sowie der Hafenbetreiber haben der zuständigen Behörde zum Zweck der Prüfung, ob sie ihre Verpflichtungen nach diesem Gesetz erfüllt haben, auf Verlangen Auskünfte zu erteilen, Nachweise vorzulegen und Einsicht in Unterlagen zu gewähren. <sup>2</sup>Neben der zuständigen Behörde ist auch die Polizei berechtigt, Schiffspapiere und Schiffstagebücher einzusehen sowie die tatsächlich an Bord befindlichen Abfallmengen festzustellen und mit den Angaben in der Meldung nach § 35 Abs. 1 zu vergleichen, wenn sie aufgrund anderer Rechtsvorschriften, insbesondere der ‚Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Lande Niedersachsen über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben‘ vom 6./21. April 1955 (Nds. GVBl. Sb. I S. 112) und der ‚Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben vom 6. und 21. April 1955‘ vom 28. Januar/19. Februar 1982 (Nds. GVBl. S. 153), Kontrollen an Bord durchführt; die Befugnisse der Polizei nach dem Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehörden-gesetz bleiben unberührt. <sup>3</sup>Wer 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.

(4) <sup>1</sup>Die zuständige Behörde trifft nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen, die im Einzelfall erforderlich sind, um die Einhaltung der Absätze 1 bis 3 sowie der §§ 33 bis 36, 38 und 39 sicherzustellen. <sup>2</sup>Sie kann insbesondere anordnen, dass ein Schiff den Hafen nicht verlässt, bevor die Abfälle von Schiffen ordnungsgemäß in eine Hafenauffangeinrichtung entladen worden sind. <sup>3</sup>§ 45 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend. <sup>4</sup>Informationen zu Verstößen und angeordneten Auslaufverboten meldet die zuständige Behörde unverzüglich an die von der Europäischen Kommission eingerichtete Überprüfungsdatenbank.

(5) Hat ein Schiff den Hafen verlassen, ohne dass die Schiffsführerin oder der Schiffsführer der Entladungspflicht nach § 36 nachgekommen ist, so hat die zuständige Behörde die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Hafenbehörde hierüber zu verständigen.

(6) Der Hafenbetreiber hat die ordnungsgemäße Entsorgung der entladenen Abfälle von Schiffen zu gewährleisten.

## § 38

### Kostendeckungssysteme und Entgeltordnung

(1) <sup>1</sup>Der Hafenbetreiber erhebt für jedes in den Hafen einlaufende Schiff vom Reeder, Eigner oder Charterer ein pauschaliertes Entgelt. <sup>2</sup>Satz 1 gilt nicht für Schiffe, soweit sie gemäß § 39 Abs. 1 und 2 von der Entladepflicht befreit sind.

(2) <sup>1</sup>Das pauschalierte Entgelt wird vom Hafenbetreiber auf der Grundlage einer von ihm zu erlassenden Entgeltordnung erhoben. <sup>2</sup>Bei der Festlegung der Entgeltsätze können in der Entgeltordnung insbesondere Schiffstyp, Schiffsgröße, Ladungskapazität, Fahrtgebiet, die Umweltauswirkungen des Schiffsbetriebs (abhängig von Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffes), die Erbringung von Diensten für Schiffe außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen sowie die Gefährlichkeit der Abfälle berücksichtigt werden. <sup>3</sup>Das pauschalierte Entgelt ist so festzusetzen, dass daraus die indirekten Verwaltungskosten vollständig und ein Anteil von mindestens 30 vom Hundert der direkten Betriebskosten gedeckt werden mit der Maßgabe, dass bei der Entsorgung nichtgefährlicher Abfälle der MARPOL Anlage V alle indirekten und direkten Kosten aus dem Entgelt zu finanzieren sind. <sup>4</sup>Die direkten und indirekten Kostenarten sind in **Anlage 5** aufgeführt. <sup>5</sup>Das für die Entladung erhobene pauschalierte Entgelt ist so zu bemessen, dass Schiffe nicht davon abgehalten werden, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen. <sup>6</sup>Das für das Hafenwesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, den Anteil nach Satz 3 durch Verordnung anders zu bestimmen, um nachteiligen Auswirkungen auf die Wett-

bewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen, auf die Vermeidung und Verwertung von Abfällen oder auf deren ordnungsgemäße Entsorgung entgegenzuwirken. <sup>7</sup>Die Entgeltordnung kann vorsehen, dass

1. das Entgelt nur zum Teil erhoben wird, wenn Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffes zeigen, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet,
2. auf Grundlage der Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, insbesondere wenn das Schiff im Kurzstrecken-Seehandel eingesetzt wird, das Entgelt nur zum Teil erhoben wird,
3. ein Entgelt nicht oder nur zum Teil erhoben wird, wenn die Erhebung aus einem anderen Grund zu einer unbilligen Härte führen würde.

<sup>8</sup>Der Hafenbetreiber hat Entscheidungen nach Satz 7 mit den maßgeblichen Gründen unverzüglich der Hafenbehörde mitzuteilen.

(3) <sup>1</sup>Das pauschalierte Entgelt umfasst folgende Aufwendungen:

1. anteilige Erstattung der an Dritte gezahlten Entgelte für die Entladung und Entsorgung der Abfälle von Schiffen der MARPOL Anlage I, wobei der zu erstattende Anteil 70 vom Hundert beträgt und von dem für das Hafenwesen zuständigen Ministerium durch Verordnung anders bestimmt werden kann; Absatz 2 Satz 6 gilt entsprechend;
2. Kosten für die Entsorgung aller Abfälle der MARPOL Anlage V, die keine Ladungsrückstände sind, wobei gefährliche Abfälle pro Schiff und Jahr individuell kostenlos bis zu einer Freimenge von 2 t entsorgt werden und von dem für das Hafenwesen zuständigen Ministerium durch Verordnung anders bestimmt werden kann; Absatz 2 Satz 6 gilt entsprechend;
3. Kosten für die Entsorgung passiv gefischter Abfälle;
4. Kosten für die Entsorgung der Kleinmaterialien, die Schiffe im hoheitlichen Einsatz gemäß § 39 Abs. 3 Satz 3 unentgeltlich entladen.

<sup>2</sup>Die Kosten für die Entsorgung der über die festgelegten Freimengen hinausgehenden gefährlichen Abfälle der MARPOL Anlage V sowie die Entsorgungskosten für Abfälle der MARPOL Anlagen IV und VI werden dem Entgeltschuldner des jeweiligen Schiffes direkt in Rechnung gestellt.

(4) <sup>1</sup>Berechnungszeitraum ist das Kalenderjahr oder das Wirtschaftsjahr des Hafenbetreibers. <sup>2</sup>Stellt sich am Ende eines Berechnungszeitraums heraus, dass das Aufkommen der pauschalierten Entgelte von den nach Absatz 2 Sätze 2 bis 6 zu berücksichtigenden Kosten abweicht, so ist der Unterschiedsbetrag spätestens im übernächsten Berechnungszeitraum durch entsprechend höhere oder niedrigere pauschalierte Entgeltsätze auszugleichen.

(5) <sup>1</sup>Das pauschalierte Entgelt wird privatrechtlich erhoben. <sup>2</sup>Ist das Land Hafenbetreiber, so kann das für das Hafenwesen zuständige Ministerium durch Verordnung eine Abgabe nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 Sätze 2 bis 6 erheben; ergänzend ist das Niedersächsische Verwaltungskostengesetz anzuwenden. <sup>3</sup>Ist eine kommunale Körperschaft Hafenbetreiber, so kann sie eine Abgabe nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 Sätze 2 bis 6 sowie Absatz 3 durch eine Satzung erheben; ergänzend ist das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz anzuwenden. <sup>4</sup>In 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 Berechnungsgrundlage der Entgeltsätze sind den Hafennutzern zugänglich zu machen und auf Verlangen zu erläutern.



## § 39

## Ausnahmen und Sonderregelungen

(1) Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 m sind von der Meldepflicht nach § 35 Abs. 1 ausgenommen sowie von der Entladungspflicht nach § 36 Abs. 1 insoweit, als auf dem Fischereifahrzeug oder Sportboot genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für die an Bord verbleibenden und auf der Fahrt zum nächsten Anlaufhafen voraussichtlich anfallenden Abfälle von Schiffen vorhanden ist.

(2) <sup>1</sup>Zusätzlich kann die zuständige Behörde auf Antrag ein Schiff von der Meldeverpflichtung nach § 35, von der Verpflichtung zur Entladung nach § 36 sowie von der Gebührenpflicht nach § 38 befreien, wenn die Entsorgung aller Abfälle von Schiffen sichergestellt ist und nachgewiesen wird, dass

1. das Schiff im Liniendienst eingesetzt ist und den Hafen häufig und regelmäßig anläuft oder
2. dem Schiff an mehr als 60 Tagen im Kalenderjahr ein ständiger Liegeplatz in einem niedersächsischen Hafen zugewiesen ist.

<sup>2</sup>Die Entsorgung ist sichergestellt, wenn alle Abfälle von Schiffen in einem Hafen, der im Linienverkehr angelaufen wird, oder am ständigen Liegeplatz des Schiffes entsorgt werden und die Entsorgung durch Vorlage der Entsorgungsverträge nachgewiesen wird. <sup>3</sup>Wird die Ausnahme gewährt, so stellt die zuständige Behörde ein Ausnahmezeugnis nach dem Muster in **Anlage 6** aus und bestätigt damit, dass das Schiff die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen für die Anwendung der Ausnahme erfüllt. <sup>4</sup>Die zuständige Behörde übermittelt die Angaben des Ausnahmezeugnisses auf elektronischem Wege an das Meldesystem der Europäischen Union. <sup>5</sup>§ 36 Abs. 1 und 3 bis 5 findet auf diese Schiffe keine Anwendung.

(3) <sup>1</sup>Die §§ 35 bis 38 gelten nicht für Schiffe, die für Hafendienste (Lotsendienste, Schleppen, Festmachen, Ladungsumschlag, Betankung und Abfallentsorgung) eingesetzt werden, sowie für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben im Einsatz sind. <sup>2</sup>Die Hafenauffangeinrichtungen stehen den Schiffen nach Satz 1 zur Entladung von Abfällen von Schiffen sowie für die Entladung von Materialien, die diese Schiffe auf See aufgenommen haben, gegen Entgelt zur Verfügung. <sup>3</sup>Für die Entladung von Kleinmengen der auf See aufgenommenen Materialien nach Satz 2 in die Hafenauffangeinrichtungen darf kein Entgelt verlangt werden.

(4) <sup>1</sup>Kleine nichtgewerbliche Häfen, die selten oder wenig und ausschließlich von Sportbooten angelaufen werden, können von den Regelungen zu Abfallbewirtschaftungsplänen nach § 34 ausgenommen werden, sofern ihre Hafenauffangeinrichtungen in den kommunalen Abfallwirtschaftskonzepten integriert sind und den Hafennutzern die Informationen über das Verfahren der Abfallentsorgung zugänglich sind. <sup>2</sup>Wird diese Ausnahme angewendet, so meldet die zuständige Hafenbehörde Namen und geografische Koordinaten des Hafens elektronisch an das Datenerfassungssystem der Europäischen Union. <sup>3</sup>Die örtlich zuständige untere Abfallbehörde ist berechtigt zu prüfen, ob ausreichende Vorrichtungen zur Abgabe von Abfällen von Schiffen bereitstehen und ob die Hafennutzer über das Verfahren zur Nutzung dieser Vorrichtungen informiert sind.“

3. In § 42 Abs. 6 werden nach dem Wort „Entscheidungen“ die Worte „und Aufgaben“ eingefügt.
4. § 46 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. entgegen § 35 Abs. 1 die Abfallmeldung nicht abgibt oder an Bord vorhandene Abfälle in der Abfallmeldung nicht aufführt.“
  - b) Es wird die folgende neue Nummer 6 eingefügt:

„6. entgegen § 36 nicht alle an Bord befindlichen Abfälle von Schiffen vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung entlädt.“
  - c) Die bisherigen Nummern 6 bis 10 werden Nummern 7 bis 11.

- d) In der neuen Nummer 7 wird die Verweisung „§ 37 Abs. 3“ durch die Verweisung „§ 37 Abs. 2“ ersetzt.
  - e) In der neuen Nummer 8 wird die Verweisung „§ 37 Abs. 4“ durch die Verweisung „§ 37 Abs. 3“ ersetzt.
  - f) In der neuen Nummer 9 wird die Verweisung „§ 37 Abs. 4“ durch die Verweisung „§ 37 Abs. 3“ ersetzt.
  - g) In der neuen Nummer 11 werden die Angabe „Satz 7“ durch die Angabe „Satz 8“ und die Angabe „Satz 6“ durch die Angabe „Satz 7“ ersetzt.
5. Anlage 1 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort „Schiffsabfallbewirtschaftungspläne“ durch die Worte „Abfallbewirtschaftungspläne für Abfälle von Schiffen“ ersetzt.
  - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Worte „Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch das Wort „Abfällen“ ersetzt.
    - bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:
      - aaa) In Nummer 3 werden die Worte „Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch die Worte „Abfällen von Schiffen“ ersetzt.
      - bbb) In Nummer 4 wird das Wort „Entgeltsystems“ durch das Wort „Kostendeckungssystem“ ersetzt.
      - ccc) In Nummer 7 werden die Worte „Schiffsabfälle und Ladungsrückstände“ durch die Worte „Abfälle von Schiffen“ ersetzt.
  - c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 werden die Worte „und der bei der Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen einzuhaltenden Formalitäten“ durch die Worte „sowie der Verfahren und Formalitäten für die Entladung der Abfälle von Schiffen in Hafenauffangeinrichtungen“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 3 werden die Worte „des Abfalls“ durch die Worte „der spezifischen Abfallströme“ ersetzt.
    - cc) In Nummer 5 werden die Worte „gesammelten Menge an Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch die Worte „Menge der von Schiffen entladenen Abfälle“ ersetzt.
    - dd) In Nummer 6 werden die Worte „der Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch die Worte „für die Entsorgung der einzelnen Abfallströme im Hafen“ ersetzt.
  - d) Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„<sup>2</sup>Stehen diese Verfahren mit der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 (ABl. EU Nr. L 342 S. 1) sowie der Beschlüsse der Kommission 2001/681/EG und 2006/193/EG in Einklang, wird von einer Übereinstimmung ausgegangen.
6. Anlage 2 wird wie folgt geändert:
- a) In der Bezeichnung der Anlage wird im Klammerzusatz die Angabe „Abs. 5“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.
  - b) In der Überschrift wird das Wort „Hafenbenutzern“ durch das Wort „Hafennutzern und Betreibern von Umschlaganlagen“ ersetzt.

- c) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „Hafenbenutzern“ durch die Worte „Hafennutzern und den Betreibern von Umschlaganlagen“ ersetzt.
  - d) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Karte“ die Worte „sowie gegebenenfalls deren Öffnungszeiten“ eingefügt.
  - e) In Nummer 3 werden die Worte „die Schiffsabfälle und Ladungsrückstände“ durch die Worte „eine Auflistung von Abfällen von Schiffen“ ersetzt.
  - f) In Nummer 6 wird das Wort „Entgeltsystem“ durch das Wort „Kostendeckungssystem“ ersetzt.
7. Es werden die folgenden Anlagen 3 bis 6 angefügt:

**„Anlage 3**  
(zu § 35 Abs. 1)

**Anmeldeformular für die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen**

Hinweis: Für die Anmeldung darf auch ein Formular gleichen Inhalts in englischer Sprache verwendet werden.

Mitteilung über die Entladung von Abfällen im Hafen: \_\_\_\_\_

Dieses Formular sollte gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

1. Angaben zum Schiff

Name des Schiffes:		Reeder oder Betreiber:	
IMO-Nummer:		Unterscheidungssignal:	
		MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity number – Kennnummer des mobilen Seefunkdienstes):	
Bruttoreaumzahl:		Flaggenstaat:	
Schiffstyp:			
<input type="checkbox"/> Öltankschiff	<input type="checkbox"/> Chemikalienschiff	<input type="checkbox"/> Massengutschiff	<input type="checkbox"/> Containerschiff
<input type="checkbox"/> sonstiges Frachtschiff	<input type="checkbox"/> Fahrgastschiff	<input type="checkbox"/> RoRo-Frachtschiff	<input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)

2. Angaben zu Häfen und Route

Ort und Bezeichnung des Terminals:	Letzter Hafen, in dem Abfälle entladen wurden:
Anlaufdatum und -zeit:	Datum der letzten Entladung:
Auslaufdatum und -zeit:	Nächster Entladehafen:
Letzter Hafen und Staat:	Person, die dieses Formular vorlegt (falls andere Person als die Kapitänin oder der Kapitän):
Nächster Hafen und Staat (sofern bekannt):	

## 3. Art und Menge der Abfälle und Lagerkapazität

Art	Zu entladender Abfall (m <sup>3</sup> )	Maximale Lagerkapazität (m <sup>3</sup> )	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m <sup>3</sup> )	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m <sup>3</sup> )
<b>Anlage I MARPOL-Übereinkommen - Öl</b>					
Ölhaltiges Bilgenwasser					
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)					
Ölhaltiges Tankwaschwasser					
Schmutziges Ballastwasser					
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung					
Sonstiges (bitte angeben)					
<b>Anlage II MARPOL-Übereinkommen - schädliche flüssige Stoffe (NLS)<sup>1)</sup></b>					
Stoff der Gruppe X					
Stoff der Gruppe Y					
Stoff der Gruppe Z					
OS - Sonstige Stoffe					
<b>Anlage IV MARPOL-Übereinkommen - Schiffsabwasser</b>					
<b>Anlage V MARPOL-Übereinkommen - Schiffsmüll</b>					
A. Kunststoff					
B. Lebensmittelabfälle					
C. Haushaltsabfälle (z. B. Papier, Glas, Metall,)					
D. Speiseöl					
E. Asche aus Verbrennungsanlagen					
F. Betriebsabfälle (z. B. Filter- und Aufsaugmaterial)					
G. Tierkörper					

<sup>1)</sup> Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

Art	Zu entladender Abfall (m <sup>3</sup> )	Maximale Lagerkapazität (m <sup>3</sup> )	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m <sup>3</sup> )	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m <sup>3</sup> )
H. Fischfanggeräte					
I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte					
J. Ladungsrückstände <sup>2)</sup> nicht schädlich für die Meeresumwelt (nicht-HME)					
K. Ladungsrückstände <sup>2)</sup> schädlich für die Meeresumwelt (HME)					
<b>Anlage VI MARPOL-Übereinkommen - Luftverunreinigung durch Schiffe</b>					
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten <sup>3)</sup>					
Rückstände aus Abgasreinigungssystemen					
<b>Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen</b>					
Passiv gefischte Abfälle					

Anmerkungen:

1. Diese Angaben werden für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und andere Überprüfungen verwendet.
2. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 in Verbindung mit § 39 des Niedersächsischen Abfallgesetzes eine Ausnahme gewährt.

<sup>2)</sup> Schätzwerte sind zulässig; Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das feste Massengut.

<sup>3)</sup> Emissionen im Zuge der normalen Instandhaltungsarbeiten an Bord.

**Anlage 4**  
(zu § 36 Abs. 3)

**Abfallabgabebescheinigung für die Entladung  
von Abfällen von Schiffen in Hafenauffangeinrichtungen**

Hinweis: Für die Abfallabgabebescheinigung darf auch ein mit der zuständigen Behörde abgestimmtes Formular vergleichbaren Inhalts in englischer Sprache verwendet werden.

Dieses Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan an Bord des Schiffes mitzuführen.

1. Angaben zur Hafenauffangeinrichtung und zum Hafen

Hafen/Bezeichnung des Terminals	
Betreiber der Hafenauffangeinrichtung	
Betreiber der Behandlungsanlage - falls abweichend	
Datum und Uhrzeit der Entladung von:	bis:

2. Angaben zum Schiff

Name des Schiffes:		Reeder oder Betreiber:	
IMO-Nummer:		Unterscheidungssignal:	
		MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity number - Kennnummer des mobilen Seefunkdienstes):	
Bruttoreaumzahl:		Flaggenstaat:	
Schiffstyp:			
<input type="checkbox"/> Öltankschiff	<input type="checkbox"/> Chemikalienschiff	<input type="checkbox"/> Massengutschiff	<input type="checkbox"/> Containerschiff
<input type="checkbox"/> sonstiges Frachtschiff	<input type="checkbox"/> Fahrgastschiff	<input type="checkbox"/> RoRo-Frachtschiff	<input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)

3. Art und Menge der übernommenen Abfälle

MARPOL Anlage I Öl	Menge (m <sup>3</sup> )	MARPOL Anlage V Schiffsmüll	Menge (m <sup>3</sup> )
Ölhaltiges Bilgenwasser		A. Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)		B. Lebensmittelabfälle	
Ölhaltiges Tankwaschwasser		C. Haushaltsabfälle (z. B. Papier, Glas, Metall)	

Schmutziges Ballastwasser			D. Speiseöl	
Ablagerung und Schlämme aus der Tankreinigung			E. Asche aus Verbrennungsanlagen	
Sonstiges (bitte angeben)			F. Betriebsabfälle (z. B. Aufsaug-/Filtermaterial, Farben, Lösemittel)	
<b>MARPOL Anlage II (NLS) Schädliche flüssige Stoffe</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>) Bezeichnung <sup>1)</sup></b>		G. Tierkörper	
Stoff der Gruppe X			H. Fischfanggerät	
Stoff der Gruppe Y			I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte	
Stoff der Gruppe Z			J. Ladungsrückstände, <sup>2)</sup> nicht schädlich für die Meeresumwelt (nicht-HME)	
OS - sonstige Stoffe			K. Ladungsrückstände <sup>2)</sup> schädlich für die Meeresumwelt (HME)	
<b>MARPOL Anlage IV Abwasser</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>		<b>MARPOL Anlage VI Luftverunreinigung</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>
			Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Gegenstände, die solche Stoffe enthalten	
<b>Andere Abfälle, die nicht dem MARPOL Übereinkommen unterliegen</b>	<b>Menge (m<sup>3</sup>)</b>		Rückstände aus Abgasreinigungssystemen	
Passiv gefischte Abfälle				

Im Namen der Hafenauffangeinrichtung bestätige ich die Übernahme der aufgeführten Abfälle.

Name und Anschrift der Einrichtung

Unterschrift

<sup>1)</sup> Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

<sup>2)</sup> Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das feste Massengut.



**Anlage 5**  
(zu § 38 Abs. 2)

**Direkte und indirekte Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb  
und der Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen**

Direkte Kosten	Indirekte Kosten	Nettoeinnahmen
Direkte Betriebskosten, die sich aus der tatsächlichen Entladung der Abfälle von Schiffen ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Indirekte Verwaltungskosten, die sich aus der Verwaltung des Systems im Hafen ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbare nationale/regionale Fördermittel, einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmeelemente.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitstellung der Infrastruktur für Hafenauffangeinrichtungen, einschließlich Container, Tanks, Bearbeitungswerkzeuge, Lastkähne, Lastkraftwagen, Auffanganlagen, Anlagen zur Abfallbehandlung;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausarbeitung und Genehmigung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich der Prüfung und Umsetzung dieses Plans;</li> <li>- Aktualisierung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich Personalkosten und Beratungskosten, sofern zutreffend;</li> <li>- Organisation der Konsultationsverfahren für die (Neu-)Bewertung des Abfallbewirtschaftungsplans;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzessionen aufgrund von Leasingverträgen für das Gelände, falls zutreffend, oder für die Anmietung der für den Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen erforderlichen Ausrüstung;</li> <li>- Kosten für den eigentlichen Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen: Sammlung von Abfällen von Schiffen, Transport der Abfälle von den Hafenauffangeinrichtungen zur endgültigen Entsorgung, Instandhaltung und Reinigung von Hafenauffangeinrichtungen, Personalkosten, einschließlich Überstunden, Bereitstellung von Strom, Abfallanalyse und Versicherungen;</li> <li>- Vorbereitung für Wiederverwendung, Recycling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwaltung der Systeme für die Anmeldung und die Kostendeckung, einschließlich der Anwendung ermäßigter Gebühren für umweltfreundliche Schiffe, Bereitstellung von IT-Systemen in den Häfen, statistische Analyse und die damit verbundenen Personalkosten;</li> <li>- Organisation von Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen, Ausstellung der erforderlichen Genehmigungen für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen;</li> <li>- Verbreitung von Informationen an Hafennutzer durch Verteilung von Falblättern, Anbringen von Schildern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nettoeinnahmen aufgrund von Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung;</li> <li>- sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung, etwa aus Recycling-systemen;</li> <li>- Finanzierung im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF);</li> <li>- sonstige für Häfen zur Abfallbewirtschaftung und für die Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.</li> </ul>

Direkte Kosten	Indirekte Kosten	Nettoeinnahmen
<p>oder Beseitigung der Abfälle von Schiffen, einschließlich der getrennten Sammlung von Abfällen;</p> <p>- Verwaltung: Rechnungsstellung, Ausstellung von Abfallabgabebescheinigungen für das Schiff, Meldungen.</p>	<p>und Aushängen im Hafen oder Veröffentlichung von Informationen auf der Website des Hafens und elektronische Übermittlung der Informationen gemäß § 34;</p> <p>Verwaltung von Abfallbewirtschaftungssystemen: Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung, Recycling sowie Beantragung und Einsatz von Mitteln aus nationalen/regionalen Fonds.</p> <p>- Sonstige Verwaltungskosten: Kosten der Überwachung und elektronischen Übermittlung von Ausnahmen gemäß § 39.</p>	

**Anlage 6**  
(zu § 39 Abs. 2)

**Muster - Ausnahmezeugnis gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883**

<u>Name des Schiffes</u>	<u>Unterscheidungssignal</u>	<u>Flaggenstaat</u>
(Name des Schiffes einfügen)	(IMO-Nummer einfügen)	(Flaggenstaat einfügen)

- Das Schiff läuft im Liniendienst häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route folgende Häfen an:

\_\_\_\_\_

Diese Häfen werden mindestens einmal alle zwei Wochen angelaufen.

- Das Schiff hat in folgendem Hafen seinen ständigen Liegeplatz:

\_\_\_\_\_

zu dem es zwischen den Einsätzen regelmäßig zurückkehrt und läuft folgende Häfen regelmäßig an:

\_\_\_\_\_

Der Betreiber des Schiffes hat mit folgendem Hafen eine Vereinbarung zur Entladung aller Abfälle und zur Übernahme der damit verbundenen Kosten getroffen:

\_\_\_\_\_

Das Schiff ist daher gemäß § 39 des Niedersächsischen Abfallgesetzes

- von der Verpflichtung zur Anmeldung von Abfällen
- von der obligatorischen Entladung von Abfällen von Schiffen
- von der Verpflichtung zur Entrichtung von Entsorgungsgebühren

in folgenden Häfen befreit:

\_\_\_\_\_

Unbeschadet der Befreiung kann die zuständige Behörde des jeweiligen Anlaufhafens die Abgabe von Abfällen im betreffenden Hafen kostenpflichtig anordnen, wenn Abfälle außerhalb der vorgesehenen Lagerräume gelagert werden oder wenn keine ausreichende Lagerkapazität vorhanden ist.

---

Dieses Zeugnis gilt bis zum [Datum einfügen - *Geltungsdauer 1 Jahr*]. Es wird widerrufen, wenn sich die Gründe für die Erteilung dieses Ausnahmezeugnisses vor diesem Datum ändern.

Ort, Datum

---

Name, Funktion“.

## Artikel 2

Änderung der Verordnung über die Entladung von Schiffsabfällen  
und Ladungsrückständen in Seehäfen

In § 2 Abs. 3 der Verordnung über die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Seehäfen vom 4. Februar 2003 (Nds. GVBl. S. 72), geändert durch Verordnung vom 13. Oktober 2006 (Nds. GVBl. S. 460), wird die Angabe „§ 37“ durch die Angabe „§ 35“ ersetzt.

## Artikel 3

Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten  
der Kreislaufwirtschaft, des Abfallrechts und des Bodenschutzrechts

In § 4 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten der Kreislaufwirtschaft, des Abfallrechts und des Bodenschutzrechts vom 18. Dezember 1997 (Nds. GVBl. S. 557), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Juni 2019 (Nds. GVBl. S. 151), werden die Worte „Schiffsabfallbewirtschaftungspläne nach § 34 Abs. 4“ durch die Worte „Abfallbewirtschaftungspläne für Abfälle von Schiffen nach § 34 Abs. 2“ ersetzt.

## Artikel 4

## Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

## Begründung

**A. Allgemeiner Teil**

## 1. Anlass, Ziele und Schwerpunkte des Entwurfs

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben am 17. April 2019 die Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG erlassen. Diese Richtlinie war von den Mitgliedstaaten bis zum 28. Juni 2021 umzusetzen. Bisher wurden die Regelungen der aufgehobenen Richtlinie 2000/59/EG und damit die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände landesrechtlich im sechsten Teil des Niedersächsischen Abfallgesetzes in der Fassung vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 20 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88), geregelt. Durch den Erlass der Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen ist eine Anpassung der niedersächsischen gesetzlichen Regelungen in Bezug auf die Abfallentsorgung von Schiffen notwendig.

Da nur die Bundesländer, die über einen Seehafen verfügen, von den Regelungen der Richtlinie (EU) 2019/883 betroffen sind, erfolgt die Umsetzung in nationales Recht in Deutschland im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes) in Landesrecht und nicht durch Bundesgesetz.

Die bisherigen Regelungen der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG beinhalteten überwiegend Regelungen zur Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Seeschiffen und Ladungsrückstände. Mit der neuen Richtlinie (EU) 2019/883 werden neue und konkretisierende Begriffsbestimmungen eingeführt sowie Anpassungen und Änderungen der Meldeverfahren, der Regelungen über die Entladung in Hafenauffangeinrichtungen, der Ausnahmeregelungen und des Kostendeckungssystems vorgenommen.

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 in Landesrecht dient dem verbesserten Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen durch Seeschiffe, die die Seehäfen in Niedersachsen anlaufen. Hierbei ist die Gewährleistung eines reibungslosen Funktio-

nierens des Seeverkehrs durch die Verfügbarkeit und die Nutzung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen sowie eine Verbesserung der Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen zielführend und notwendig.

## 2. Wesentliche Ergebnisse der Gesetzesfolgenabschätzung

Zuständig für die Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG, außer für die Genehmigungen des Abfallbewirtschaftungsplanes, ist gemäß § 42 Abs. 6 des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG) die Hafenbehörde. Auch weiterhin werden für die modifizierten Regelungen der EU-Richtlinie 2019/883 die Hafenbehörden zuständig sein.

Bisher wurden von den Hafenbehörden auf Grundlage der geltenden Regelungen bereits Kontrollen durchgeführt. Auch weiterhin wird die Hafenbehörde die in der neuen EU-Richtlinie 2019/883 geforderten Kontrollen in ähnlichem Umfang durchführen.

Nach derzeitiger Einschätzung wird von keinem relevanten Mehraufwand ausgegangen. Zwar werden Kontrollen neu in das Gesetz aufgenommen, aber diese stellen keinen messbaren zusätzlichen Aufwand dar. Auch für die Eingaben in die Systeme der EMSA ist nach Einschätzung des MW nur ein geringer zeitlicher Aufwand erforderlich. Eine konkrete Aussage mit einer abschließenden Bewertung eines etwaigen Mehraufwands kann von dort aber erst getroffen werden, wenn die weitergehenden Durchführungsrechtsakte vorliegen.

## 3. Auswirkungen auf die Umwelt, den ländlichen Raum und die Landesentwicklung

Durch die Regelungen dieses Gesetzes wird sich der Meeresschutz in Niedersachsen erheblich verbessern. Die Anreize für eine Entsorgung von Abfällen von Schiffen und Ladungsrückständen werden erweitert und die Überwachung der ordnungsgemäßen Entsorgung verschärft. Damit wird die illegale Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See abnehmen. Dies hat positive Auswirkungen auf die Umwelt.

## 4. Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, auf Familien und auf Menschen mit Behinderungen

Entsprechende Auswirkungen bestehen nicht.

## 5. Auswirkungen auf Familien

Es bestehen keine Auswirkungen auf Familien.

## 6. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen des Gesetzentwurfs

Es wird nicht von einem zusätzlichen Aufwand für den Landeshaushalt im Vergleich zu den bisherigen Regelungen ausgegangen.

## 7. Ergebnis der Verbandsbeteiligung

Im Rahmen der Verbandsbeteiligung haben von der Gelegenheit, zum Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen, der Verband Deutscher Reeder, das Landesbüro Naturschutz Niedersachsen (LabüN), die Industrie- und Handelskammern in Niedersachsen (IHKN) und die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Häfen der IHKN sowie die Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens Gebrauch gemacht.

Die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen des Verbandes Kommunalen Unternehmen (VKU), die Landesjägerschaft Niedersachsen, der Landesfischereiverband Weser-Ems e. V. und die Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen (LHN) bedanken sich jeweils für die Gelegenheit zur Beteiligung an der Verbandsanhörung, haben aber keine Ergänzungs- und Änderungswünsche oder Einwände zum Gesetzentwurf vorgetragen.

- a) Der Verband Deutscher Reeder bittet darum, die Ausnahmen des § 36 Abs. 2 dahin gehend zu erweitern, dass ein Schiff auch dann von der Abgabepflichtung entbunden werden sollte, wenn bereits eine Entladung im Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883 stattgefunden hat und die an Bord vorhandene Ladekapazität ausreicht, alle bisher angefallenen und für die auf der Fahrt zum nächsten Anlaufhafen (auch außerhalb der EU) voraussichtlich anfallenden Abfälle sicher zu lagern.

Die Ausnahme in § 36 Abs. 2 zielt darauf ab, dass die an Bord befindlichen Abfälle dann nicht entladen werden müssen, wenn im nächsten Anlaufhafen eine Abfallentsorgung entsprechend der Richtlinie (EU) 2019/883 gewährleistet ist. Dies kann auch für Häfen außerhalb der EU gelten. Dass bereits eine Entladung im Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883 stattgefunden hat, ist jedoch für die zukünftige Entladung und Entsorgung der derzeit an Bord befindlichen Abfälle nicht von Bedeutung. Daher wird diesem Vorschlag nicht gefolgt.

Ferner regt der Verband Deutscher Reeder an, eine Ausnahme zur Abgabe von Schiffsabfällen aufzunehmen, wenn in einem Hafen keine ausreichende Entsorgungsmöglichkeit (für bestimmte Abfälle) vorhanden sein sollte.

Dies würde der Verpflichtung der Hafentreiber aus § 33 Abs. 1 entgegenwirken, dafür Sorge zu tragen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Der Landesregierung sind solche Fälle bisher nicht als Problem bekannt geworden. Im Rahmen der Verbandsbeteiligung wurden keine konkreten Fälle benannt, sondern vielmehr nur als „theoretischer denkbarer Fall“ vorgetragen. Eine solche zusätzliche Ausnahmeregelung wird daher derzeit für nicht erforderlich gehalten.

Der Verband Deutscher Reeder bittet darum, die Ausnahmen des § 39 Abs. 2 dahin gehend zu erweitern, dass es auch Schiffe einschließt, die ausschließlich Häfen im Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883 anlaufen.

Die Ausnahme des Absatzes 2 beruhen auf der Umsetzung des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2019/883, die einen Liniendienst voraussetzt. Die gewünschte Regelung ist von der Richtlinie nicht vorgesehen.

- b) Da Sportboote von See kommend, nicht nur Seehäfen anlaufen können, sondern auch Binnenhäfen, regt das Landesbüro Naturschutz Niedersachsen (LabÜN) an, dass sich die Regelungen auch auf diese Häfen erstrecken sollten.

Mit dem Sechsten Teil des Niedersächsischen Abfallgesetzes wird die Richtlinie (EU) 2019/883 umgesetzt. Diese Richtlinie setzt das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe („MARPOL-Übereinkommen“) um und verfolgt dabei einen hafenbasierten Ansatz. Daher sind Sportboote nur betroffen, wenn sie Seehäfen anlaufen. Für die Binnenschifffahrt gilt das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt („CDNI“) sowie das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz.

- c) Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände befürchtet, dass nicht eindeutig zu entnehmen ist, dass die Meldung nach § 36 Abs. 3 Satz 2 durch die Schiffsführerin oder den Schiffsführer zu erfolgen hat.

Der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung hat die Abfallabgabebescheinigung auszustellen und der Schiffsführerin oder den Schiffsführer bereitzustellen (Satz 1). Da nur diese oder dieser auf das „National Single Window“ zugreifen kann, hat die Meldung nach Satz 2 durch sie oder ihn zu erfolgen.

Ferner wird die Befürchtung vorgetragen, dass die Kosten für die Entsorgung gefährlicher Abfälle nach § 38 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 bis zu einer Freimenge von 2 t pro Schiff und Jahr gegebenenfalls von den Hafentreibern oder den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern zu tragen wäre.

Eine Klarstellung ist hier nicht erforderlich, da die in den Nrn. 1 bis 4 aufgeführten Kosten nach § 38 Abs. 3 Satz 1 eindeutig den Aufwendungen, die vom pauschalierten Entgelt umfasst sind, zugewiesen werden.

In § 46 Abs. 2 Nr. 5 wird die Verpflichtung der Schiffsführerin oder des Schiffsführers zur Abgabe einer vollständigen Abfallmeldung mit einer Ordnungswidrigkeit sanktioniert. Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände regt an, auch die in § 35 Abs. 2 geregelte Art und Weise der Meldung über das „National Single Window“ (NSW) bei Nichtbeachtung zusätzlich zu sanktionieren.

Dieser zusätzliche Tatbestand ist als Ordnungswidrigkeit nicht erforderlich, da, soweit die Meldung nicht in der vorgesehenen Art und Weise (über das NSW) abgegeben wird, sie als nicht erfolgt anzusehen ist. Dieser Tatbestand ist bereits als Ordnungswidrigkeit vorgesehen.

- d) Die Industrie- und Handelskammern in Niedersachsen (IHKN) und die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Häfen der IHKN haben inhaltsgleiche Stellungnahmen abgegeben.

Der Forderung nach Änderung von einzelnen Begriffsbestimmungen des § 32 wird nicht gefolgt. Der Abfallbegriff in Nr. 3 entspricht der Definition von Abfällen gemäß Artikel 3 Nr. 1 der Richtlinie 2008/98/EG vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (Abfallrahmenrichtlinie) (ABl. EU Nr. L 312 S. 3) und § 3 Nr. 1 KrWG. Die Ladungsrückstände in Nr. 5 entsprechen der Definition Artikel 2 Nr. 5 der Richtlinie (EU) 2019/883. Die Begriffsbestimmung von kleinen Häfen in Nr. 11 ist im Zusammenhang mit den Erleichterungen des § 39 Abs. 4 und § 36 Abs. 3 zu lesen. Hierbei geht es um kleine Häfen, die seeseitig selten und nur von Sportbooten angelaufen werden und aufgrund einer nicht dauerhaften Besetzung (insbesondere zum Betrieb der Hafenauffangeinrichtung) nicht jederzeit eine Abfallabgabebescheinigung ausstellen können. Gemäß dem Erwägungsgrund 29 der Richtlinie (EU) 2019/883 ist davon auszugehen, dass die Abfälle dieser kleinen Häfen in der Regel nach den Grundsätzen der Richtlinie 2008/98/EG in den Abfallbewirtschaftungssystemen der Kommunen behandelt werden. Um die Behörden vor Ort nicht zu überlasten und die Abfallbewirtschaftung in diesen kleinen Häfen zu vereinfachen, soll es ausreichend sein, dass die Abfälle dieser Häfen in das Abfallaufkommen der Kommune integriert und entsprechend behandelt werden, die Häfen ihren Nutzern Informationen über die Abfallannahme bereitstellen und davon ausgenommene Häfen in einem elektronischen System erfasst sind, damit ein Mindestmaß an Überwachung gegeben ist.

Die Formulierung „übliche Art und Menge“ wird bereits im derzeit geltenden § 33 Abs. 1 NAbfG verwendet und verursachte bisher keine der Landesregierung bekannten Probleme. Eine weitergehende Definition dieses Begriffs in Bezug auf die Bemessungsgröße erscheint im Gesetz nicht geeignet, da dies gerade vom Einzelfall des Schiffstyps, seiner Verwendung und ähnlichen Faktoren abhängt. Eine solche kleinteilige Unterscheidung kann ein Gesetz nicht leisten.

Bei der Aufstellung des Abfallbewirtschaftungsplans für Abfälle von Schiffen sind gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 Dritte zu beteiligen. Im Zusammenhang mit Satz 1 ist diese Beteiligung durch den Hafenbetreiber durchzuführen, da dieser zur Aufstellung des Planes verpflichtet ist. Eine weitere Präzisierung dieser Zuständigkeit ist nicht erforderlich.

Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte und passiv gefischter Abfälle gemäß § 36 Abs. 7 ist notwendig, um ihre Rückgewinnung für die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder zum Recycling in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette an Land zu gewährleisten und zu verhindern, dass sie der maritimen Fauna und Flora und der Meeresumwelt schaden. Die Grundsätze der Richtlinie 2008/98/EG gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen, darunter erforderlichenfalls auch die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen. Ein angedachter Vertrag zur Entsorgung zwischen dem Naturschutzbund Deutschland (NABU), dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), den Netzherstellern und den Hafenbetreibern wird von diesen abgeschlossen und bedarf keiner gesetzlichen Grundlage. Es ist nicht zu erwarten, dass ein solcher Vertrag gegen die Getrenntsammlungspflicht verstößt.

§ 38 Abs. 2 Satz 8 sieht vor, dass (sofern die Entgeltordnung dies vorsieht) der Hafenbetreiber Entscheidungen zum (teilweisen) Erlass von Entgelten der Hafenbehörde zusammen mit den für die Entscheidung maßgeblichen Gründen mitteilt. Diese Regelung betrifft keine - wie von der IHKN befürchtete - Abstimmung jeglicher Tarifierpassung mit der Hafenbehörde.

Da die Kosten für die Entsorgung gefährlicher Abfälle stark variieren, befürchtet die IHKN, dass diese für den Hafenbetreiber kaum planbar sind und in der Folge zu Wettbewerbsnachteilen für die niedersächsischen Häfen führen können.

Mit dieser Regelung soll zum Schutz der Meeresumwelt ein Anreiz geschaffen werden, dass Schiffe Kleinmengen an gefährlichen Abfällen der MARPOL Anlage V, die keine Ladungsrückstände sind, nicht ins Meer leiten, sondern diese auch tatsächlich im Hafen abgeben, da sie



bereits in den pauschalierten Entgelten enthalten sind. Um zu verhindern, dass dadurch das pauschalierte Entgelt zu stark ansteigt und dadurch unter Umständen ein Wettbewerbsnachteil für die niedersächsischen Häfen entstehen könnte, ist die Menge auf 2 t pro Jahr und Schiff begrenzt. Darüber hinausgehende Mengen an gefährlichen Abfällen der MARPOL Anlage V werden gemäß § 38 Abs. 3 Satz 2 direkt dem jeweiligen Schiff in Rechnung gestellt. Für den Fall, dass es sich zeigt, dass die Menge von 2 t wider Erwarten zu große Verwerfungen hervorruft, ist das für das Hafenwesen zuständige Ministerium ermächtigt durch Verordnung eine andere Menge zu bestimmen. Der Sorge der IHKN wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Es entspricht dem Ziel der Richtlinie und wird von der Landesregierung unterstützt, dass im Meer befindliche Materialien aufgenommen und an Land entsorgt werden. Daher darf von den Hafenauffangeinrichtungen gemäß § 39 Abs. 3 für Kleinmengen dieser Materialien kein Entgelt verlangt werden. Eine Mengenbegrenzung oder eine Definition über den Umfang solcher Kleinmengen erscheint nicht erforderlich, da es sich nur um Kleinteile handelt, die bei Gelegenheit während der Fahrt zum nächsten Hafen zielgerichtet aus dem Meer genommen werden.

Die IHKN hatte in ihrer Stellungnahme zutreffend darauf hingewiesen, dass Abfälle nicht in Hafenauffangeinrichtungen behandelt werden. Die Formulierung in Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 der Anlage 1 wurde daraufhin überarbeitet.

- e) Im Übrigen begrüßen die sich an der Verbandsanhörung beteiligten Verbände grundsätzlich die Zielrichtung der Gesetzesänderung, den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen durch Seeschiffe weiter zu verbessern.

## **B. Besonderer Teil**

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1:

Bei der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 haben die Mitgliedstaaten in den dafür erlassenen Vorschriften auf die Richtlinie Bezug zu nehmen. Dies geschieht durch Anpassung des Hinweises in der Fußnote. Zusätzlich wird die Überschrift des sechsten Teils des Niedersächsischen Abfallgesetzes an die Begriffe angepasst.

Zu Nummer 2:

Zu § 31 - Anwendungsbereich:

Absatz 1 legt - wie bisher - den Anwendungsbereich des sechsten Teils fest. Satz 2 präzisiert den Geltungsbereich für Schiffe aus Seegebieten. Um eine Kollision mit weitergehenden Verpflichtungen auszuschließen, wurde Satz 3 eingefügt.

Die Regelungen des Absatzes 2 wurden aus dem bisherigen Gesetz unverändert übernommen. Um Auslegungsschwierigkeiten bei der Bestimmung des Anwendungsbereichs zu vermeiden, werden weiterhin die vom Anwendungsbereich erfassten niedersächsischen Seehäfen durch eine Verordnung des für das Hafenwesen zuständige Ministeriums bestimmt.

Neben redaktionellen Änderungen zur Anpassung an die EU-Richtlinie 2019/883 wurde der Geltungsbereich für Schiffe aus Seegebieten präzisiert.

Ausnahmen zum Geltungsbereich finden sich in § 39.

Zu § 32 - Begriffsbestimmungen:

Die Begriffsbestimmungen sind im Wesentlichen aus Artikel 2 der Richtlinie übernommen worden. Die Begriffe „kleiner Hafen“ und „Hafenbetreiber“ wurden hinzugefügt, weil diese Begriffe in den nachfolgenden Paragrafen verwendet werden. Der Hafenbetreiber im Sinne dieses Gesetzes ist an das „Leitungsorgan des Hafens“ gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 der Verordnung 2017/352/EU zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen vom 15. Februar 2017 (ABl. EU Nr. L 57 S. 1) angelehnt.

Zu § 33 - Hafenauffangeinrichtungen:

§ 33 dient der Umsetzung des Artikels 4 der Richtlinie. Damit Seeschiffe ihrer Verpflichtung, Abfälle nicht ins Meer einzuleiten, nachkommen können, müssen ihnen in den Häfen entsprechende Entsorgungsmöglichkeiten bereitstehen. 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 keine unnötigen Verzögerungen bei den entsorgenden Schiffen verursachen. Der Hafenbetreiber hat „dafür Sorge zu tragen“, dass eine Auffangeinrichtung zur Verfügung steht. Hierdurch 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 Abfälle von Schiffen und Ladungsrückstände, die üblicherweise durch die den jeweiligen Seehafen anlaufenden Schiffe zu erwarten sind. Für außergewöhnliche Abfälle von Schiffen und Ladungsrückstände müssen entsprechende Hafenauffangeinrichtungen nicht vorgehalten werden. Der Hafenbetreiber ist daher nicht verpflichtet, für alle erdenklichen Arten von Ladungsrückständen Auffangeinrichtungen bereitzustellen. Der Schifffahrt ist zuzumuten, die Ladungsrückstände jeweils in dem Hafen zu entsorgen, in dem auch die dazugehörige Ladung entladen worden ist.

Die an der Entsorgung von Abfällen von Schiffen und Ladungsrückständen Beteiligten können Schadensersatzansprüche gegen den Hafenbetreiber infolge unnötiger Verzögerungen stellen. Rechtsgrundlage ist § 823 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, da in Fällen unnötiger Verzögerungen eine Eigentumsverletzung durch einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vorliegt. Infolgedessen bedarf es keiner Umsetzung des Artikels 4 Abs. 5 der Richtlinie, der derartige Schadensersatzansprüche vorsieht.

Die Entsorgung von Abfällen, die durch hoheitliche Aufgaben wahrnehmender Schiffe auf dem Meer aufgenommen werden, ist in § 39 Abs. 3 geregelt.

Absatz 2 sieht unverändert eine Ermächtigung des für das Hafenwesen zuständigen Ministeriums vor, 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 - Abfallbewirtschaftungspläne für Abfälle von Schiffen, Informationen:

§ 34 dient der Umsetzung des Artikels 5 der Richtlinie. Dort wird eine Verpflichtung zur Aufstellung von Abfallbewirtschaftungsplänen vorgegeben. Mit diesen Plänen wird ermittelt, welche Abfallarten in welchem Umfang anfallen, um daraus den Bedarf an Hafenauffangeinrichtungen abzuleiten. Der Plan hat nicht nur die Entsorgung der Abfälle von Schiffen, sondern auch die der Ladungsrückstände darzulegen.

In Absatz 1 werden eine Pflicht zur Aufstellung sowie der Inhalt der Pläne festgelegt. Die an der Aufstellung und Durchführung des Plans Beteiligten werden in Anlehnung an Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie festgelegt. Der Plan ist unter Beteiligung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, den regelmäßigen gewerblichen Nutzern 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 Hafenauffangeinrichtung nutzen. Aufgrund der neuen Richtlinie sind hier als Beteiligte, die Organisationen, die die Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung umsetzen sowie Vertreter der Zivilgesellschaft dazugekommen. Die auf der Grundlage der Richtlinie einzuhaltenden Anforderungen ergeben sich aus der Anlage 1. Der Satz 4 verweist auf diese Anlage.

Wie bisher, bedarf der Plan der Genehmigung durch die zuständige Behörde (gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten der Kreislaufwirtschaft, des Abfallrechts und des Bodenschutzrechts vom 18. Dezember 1997 das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg). Die regelmäßige Fortschreibung des Planes wurde gemäß Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie auf alle fünf Jahre (bisher drei Jahre) erweitert. Seine Anpassung an wesentliche Änderungen sowie die Genehmigung und die Möglichkeit eines gemeinsamen Abfallbewirtschaftungsplans für mehrere Häfen bleiben erhalten. Die in Absatz 4 Satz 1 an den Hafenbetreiber gerichtete Informationspflicht hinsichtlich

der in der Anlage 2 enthaltenen Informationen setzt Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie um. Hinzugekommen ist in Absatz 4 Satz 2 die enthaltene Pflicht der Veröffentlichung einer Zusammenfassung des Abfallbewirtschaftungsplans im Meldeportal der Europäischen Union, um die wesentlichen Inhalte allgemein verfügbar zu machen.

Zu § 35 - Voranmeldung von Abfällen:

Die hier festgelegte Verpflichtung zur elektronischen Abfallmeldung basiert auf einer entsprechenden Anforderung des Artikels 6 der Richtlinie. Die Abfallmeldung ist in den Gesamtkomplex der über das „National Single Window“ abzugebenden Schifffahrtsmeldungen eingebunden, wodurch sichergestellt wird, dass identische Meldeinhalte unterschiedlicher Meldungen nicht wiederholt wiederzugeben sind und dennoch alle zuständigen Behörden mit allen für sie relevanten Meldeinhalten beliefert werden. Die Ausnahme von der Meldeverpflichtung für Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 m, ergibt sich aus der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG (ABl. EU Nr. L 208 S. 10; 2009 Nr. L 51 S. 14), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 (ABl. EU Nr. L 198 S. 241), und ist in § 39 Abs. 1 geregelt. Dadurch werden diese Kleinfahrzeuge von einer Verpflichtung ausgenommen, die für diese unzumutbar und zumeist auch nicht erfüllbar wäre, da diese Fahrzeuge in der Regel nicht über Vorrichtungen und Verbindungen zur elektronischen Übermittlung von Daten verfügen.

Zu § 36 - Entladung von Abfällen von Schiffen:

Artikel 7 der Richtlinie geht von der grundsätzlichen Pflicht zur Entladung aller Abfälle und Ladungsrückstände in eine Hafenauffangeinrichtung aus. Daher wurden die Anforderungen an die Entladung von Abfällen von Schiffen und an die der Ladungsrückstände der bisherigen §§ 35 und 36 im neuen § 36 zusammengefasst.

Die grundsätzliche Verpflichtung zur Entladung aller Abfälle ist in Absatz 1 geregelt. Absatz 2 sieht Ausnahmen vor, die denen des Artikels 7 Abs. 4 der Richtlinie entsprechen und dem Grunde nach bereits im bisherigen § 35 Abs. 2 enthalten waren. Die bisherige Ausnahme für Fischereifahrzeuge oder Sportboote findet sich nunmehr in § 39 Abs. 1. Eine Ausnahme für Schiffe im Liniendienst oder mit ständigem Liegeplatz ist nach § 39 Abs. 2 möglich.

Der Entladungsvorgang von Abfällen von Schiffen wurde in Absatz 3 um die Verpflichtung des Betreibers der Hafenauffangeinrichtung erweitert, dem Schiff die Entgegennahme der Abfälle in einem von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) empfohlenen Formular zu bescheinigen. Diese Bescheinigung dient dem Schiff als Nachweis, der Verpflichtung des MARPOL-Übereinkommens zur Abgabe der Abfälle in eine Hafenauffangeinrichtung nachgekommen zu sein. Die Daten der Abfallabgabebescheinigung sind durch die Schiffsführerin oder den Schiffsführer an das „National Single Window“ zu melden. Absatz 3 setzt damit Artikel 7 Abs. 2 und 3 der Richtlinie um. Die Ausnahme zur Ausstellung einer Abfallabgabebescheinigung gemäß Absatz 3 Satz 4 für die Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen in kleinen Häfen geht auf Artikel 7 Abs. 2 Unterabs. 2 der Richtlinie zurück.

Absatz 4 bezieht sich auf flüssige Massengüter, für die nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens eine Vorwäsche im Hafen erforderlich ist, sowie auf feste Massengüter, die als gefährlich für die Meeresumwelt (hazardous to the marine environment - HME) eingestuft sind und deren Waschwasser nicht ins Meer eingeleitet werden darf. Da Folgehäfen keine Entsorgungseinrichtung für dieses Waschwasser bereitstellen müssen, wenn die zugehörige Ladung dort nicht umgeschlagen wird, ist die Bestimmung in diesem Absatz zur Durchführung des MARPOL-Übereinkommens erforderlich.

Absatz 5 enthält eine Mitwirkungspflicht des Schiffsbetreibers oder seines örtlichen Vertreters (Makler oder Agent). Der Schiffsbetreiber ist nicht notwendigerweise mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut und muss sich in der Regel eines Vertreters bedienen, um eine Abfallentsorgung zu beauftragen, sofern eine individuelle Beauftragung erforderlich ist. Der örtliche Vertreter wird hier zur zügigen Bearbeitung verpflichtet, um eine Verzögerung der Schiffsabfahrt zu vermeiden, die dann eintreten würde, wenn die Entsorgung der Abfälle bei Beendigung des Ladungsumschlags noch immer nicht stattgefunden hat.

Absatz 6 regelt, welche weiteren Abfälle von Schiffen vor dem Auslaufen des Schiffes in eine Hafenauffangeinrichtung abgegeben werden müssen. Es wäre unverhältnismäßig und unwirtschaftlich, wenn selbst kleinste Abfallmengen abgegeben werden müssten. Daher wird zugelassen, diese Abfälle an Bord zu sammeln und in einem der nachfolgenden Häfen abzugeben. Hierfür ist jedoch Voraussetzung, dass die Abfälle in den Lagerräumen bzw. Lagerbehältern gesammelt werden, die im Müllbehandlungsplan des Schiffes hierfür ausgewiesen sind und nicht in hierfür ungeeigneten Räumen (in denen beispielsweise Lebensmittel bevorratet werden) lagern. Zusätzlich muss die Kapazität dieser Lagerräume noch ausreichend sein, um die weiteren während der Reise zum nächsten Hafen anfallenden Abfälle aufnehmen zu können. Die hier vorgesehene Anordnungsermächtigung für die zuständige Behörde soll die Entsorgung erforderlichenfalls sicherstellen.

Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte und passiv gefischter Abfälle ist notwendig, um ihre Rückgewinnung für die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder zum Recycling in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette an Land zu gewährleisten und zu verhindern, dass sie der maritimen Fauna und Flora und der Meeresumwelt schaden. An Bord der Schiffe wird der Abfall im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen. Diesem Ansatz kommt Absatz 7 nach.

Absatz 8 untersagt den Betrieb von Abfallverbrennungsanlagen auf Schiffen im Hafen. Grundsätzlich sind solche Anlagen im Hinblick auf die Erfordernisse der Verordnung über die Verbrennung und die Mitverbrennung von Abfällen vom 2. Mai 2013 (BGBl. I S. 1021, 1044, 3754), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 6. Juli 2021 (BGBl. I S. 2514), genehmigungsrechtlich als problematisch anzusehen. Im Übrigen sind ihre Auswirkungen im Hinblick auf die Luftqualität in Hafenstädten unerwünscht und widersprechen dem Ansatz der Einbringung von Abfällen von Schiffen in Hafenauffangeinrichtungen an Land.

Zu § 37 - Überwachung:

Wie bisher regelt § 37 die Überwachung der Pflichten aus dem sechsten Teil dieses Gesetzes. Er setzt die Artikel 10 und 11 der Richtlinie 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 Abfällen von Schiffen einhalten. Die zur Überwachung erforderlichen Überprüfungen haben sich nach Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie auf mindestens 15 vom Hundert der Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen jährlich anlaufen, zu erstrecken (Absatz 1 Satz 2). Bisher sah die Regelung eine „ausreichende Zahl“ von Überprüfungen vor, die vom Einzelfall und den besonderen örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Hafens und des Vollzugs abhängig waren. Hier erfolgt eine europarechtlich vorgegebene Intensivierung der Überprüfungstätigkeit. Die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe erfolgt gemäß Artikel 11 Abs. 2 der Richtlinie nach einem von der Europäischen Union vorgegebenen risikobasierten Auswahlmechanismus (Absatz 1 Satz 3). Die für die Überwachung zuständige Hafenbehörde ist weiterhin in § 41 Abs. 6 benannt.

Mit Absatz 3 Satz 2 wird die Wasserschutzpolizei mit einer eigenen landesrechtlichen Regelung ermächtigt, zusätzlich und ergänzend zur zuständigen Hafenbehörde (insbesondere bei Gelegenheit anderer Kontrollmaßnahmen auch außerhalb von Häfen), die Schiffspapiere und Schiffstagebücher einzusehen, die tatsächlich an Bord befindlichen Abfallmengen festzustellen und mit den Angaben der Abfallmeldungen nach § 35 Abs. 1 zu vergleichen. Diese ergänzende eigene Überwachungsbefugnis der Polizei ist nicht Teil der Überprüfungen nach Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie, für die die jeweiligen Hafenbehörden zuständig sind.

Die Möglichkeiten, die Durchführung der Überprüfungen auf Dritte zu übertragen (Absatz 1 Sätze 4 und 5) sowie die umfassende Befugnis der zuständigen Behörde, deren Bediensteter und Beauftragter (Absatz 2), den Zugang zu Grundstücken, baulichen Anlagen und Schiffen zur Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit zu gewähren, wurde aus den bisherigen Regelungen des § 37 übernommen. Diese Regelungen haben sich bewährt und sind für die Sicherstellung der Einhaltung der Bestimmungen zwingend erforderlich. Dies gilt auch für die umfassenden Auskunft- und Nachweispflichten der Schiffsführer und Schiffsführerinnen gegenüber den Behörden (Absatz 3). Den Berechtigten ist

es damit möglich, an Bord vorhandene Abfälle festzustellen und zu diesem Zweck auch die Schiffspapiere und Schiffstagebücher einzusehen.

Damit Abfälle, die zum Schutz der Meeresumwelt entsorgt werden müssen, auch tatsächlich entsorgt werden, ermächtigt Absatz 4 die zuständige Behörde, die Entsorgung anzuordnen und bei Nichtbefolgen der Anordnung das Auslaufen des Schiffes zu untersagen (Artikel 11 Abs. 4 der Richtlinie). 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. Absatz 4 Satz 4 setzt die Meldepflicht bei Verstößen und Auslaufverboten aus Artikel 14 Abs. 2 der Richtlinie um.

Sollte das Schiff den Hafen verlassen haben, ohne vorher die Abfälle von Schiffen ordnungsgemäß entladen zu haben, hat die zuständige Behörde die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Behörde zu benachrichtigen (Absatz 5).

Absatz 6 verpflichtet den Hafenbetreiber, für die Einhaltung der ordnungsgemäßen Entsorgung der entladenen Abfälle von Schiffen zu sorgen.

Zu § 38 - Kostendeckungssysteme und Entgeltordnung:

§ 38 setzt Artikel 8 der Richtlinie um. Hiernach müssen die Kosten für die Entladung von Abfällen von Schiffen in die Hafenauffangeinrichtung durch eine von den Schiffsführern und Schiffsführerinnen zu erhebende „Gebühr“ gedeckt werden. Ausnahmen bestehen nach Absatz 1 Satz 2 für diejenigen Schiffe, die von der Entladungspflicht befreit sind.

Die Abgabepflicht entsteht bereits mit dem Einlaufen in einen Seehafen, unabhängig davon, ob tatsächlich Abfälle von Schiffen in eine Hafenauffangeinrichtung entsorgt werden (Artikel 8 Abs. 2 Buchst. a der Richtlinie). 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 Abfälle von Schiffen dienen, die nach Absatz 3 zu den Aufwendungen zählen, die unter das pauschalierte Entgelt fallen. 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 werden in Absatz 2 festgelegt. Entsprechende Kriterien sind auf Grundlage des Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie in Absatz 2 Satz 2 dargelegt.

Das Prinzip des Kostendeckungssystems in Umsetzung des Artikel 8 der Richtlinie wird in Absatz 2 beschrieben. Dieses setzt sich aus einer Kombination von indirekten (von allen Schiffen zu tragenden) und direkten (von der entsorgten Menge der Abfälle abhängigen) Kosten zusammen. Dieser Absatz dient der Umsetzung der Anforderung aus Artikel 8 Abs. 2 Buchst. a und b der Richtlinie, dass alle Verwaltungskosten und mindestens 30 % der direkten Betriebskosten aus einem von allen Schiffen zu tragendem Entgelt aufzubringen sind, wobei die Höhe der Gebühr nach den Kriterien des Satzes 2 (u. a. Schiffstyp und Schiffsgröße) differenziert werden darf (Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie). Ferner fordert Artikel 8 Abs. 2 Buchst. c der Richtlinie, dass die Entsorgung aller Abfälle von Schiffen, die der MARPOL Anlage V unterliegen und weder gefährlich noch Ladungsrückstände sind, vollständig aus dem von allen Schiffen zu zahlenden Entgelt zu finanzieren sind.

Absatz 2 Satz 7 erlaubt eine Reduzierung des Entsorgungsentgelts - wenn die Entgeltordnung dies vorsieht - für Schiffe, die die dort genannten Voraussetzungen erfüllen. Diese Regelung entspricht der bisherigen Regelung zur Reduzierung des Entgelts aus § 38 Abs. 3 Satz 6, ergänzt durch die Anforderungen aus Artikel 8 Abs. 5 der Richtlinie. Die Nummer 3 lässt Ausnahmen für außergewöhnliche Fälle und unbillige Härten zu.

Absatz 3 Satz 1 listet die Aufwendungen auf, die aus der von allen Schiffen zu tragenden Gebühr (pauschaliertes Entgelt) finanziert werden. Dies sind die in der Höhe begrenzte Kostenerstattung für ölhaltige Betriebsabfälle der MARPOL Anlage I, die Kosten für die Durchführung der Entsorgung von Abfällen der MARPOL Anlage V (mit einer Mengengrenze für gefährliche Abfälle), die Kosten für die Entsorgung passiv gefischter Abfälle sowie für die Entsorgung der Kleinmaterialien der Schiffe im

hoheitlichen Einsatz. Die Detailregelungen hinsichtlich der genannten Begrenzungen können durch Rechtsverordnung angepasst werden.

Absatz 3 Satz 2 regelt, dass die über die Freimengen hinausgehenden gefährlichen Abfälle der MARPOL Anlage V sowie Abfälle der Anlage IV (Abwasser) und Anlage VI (Abfälle aus der Abgasreinigung) mit direkter Kostenanlastung entsorgt und somit nicht aus der allgemeinen von allen Schiffen zu zahlenden Gebühr finanziert werden und setzt Artikel 8 Abs. 2 Buchst. f und Abs. 3 um.

Absatz 4 regelt eine Anpassung der Entgeltordnung im Fall des Abweichens der tatsächlichen von den vereinnahmten Kosten und stellt damit sicher, dass die Entgelte fair und nichtdiskriminierend sind und den bereitgestellten und in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen. Dies gibt Artikel 8 Abs. 6 der Richtlinie vor.

Absatz 5 regelt die Rechtsform der zu erhebenden Entgelte und unterscheidet dabei zwischen den einzelnen Hafentreibern (Private, das Land oder eine öffentlich-rechtliche Körperschaft), wobei nach Satz 1 das Entgelt grundsätzlich privatrechtlich erhoben wird. Ist das Land 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.

Durch die Regelungen in Absatz 6 wird gewährleistet, dass die Hafennutzer über die Entgeltordnung und die Berechnung des Entgelts unterrichtet werden. Damit wird Artikel 8 Abs. 6 der Richtlinie umgesetzt und sichergestellt, dass die erhobenen Abgaben fair, transparent und nicht diskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen.

Die Regelungen der Absätze 4 bis 6 sind aus dem bisherigen Recht (§ 38 Abs. 3 bis 5) übernommen.

Zu § 39 - Ausnahmen und Sonderregelungen:

§ 39 fasst mehrere Ausnahme- und Sonderregelungen übersichtlich zusammen, die bisher im sechsten Teil dieses Gesetzes verteilt waren und passt diese an die Begrifflichkeiten der Richtlinie (EU) 2019/883 an.

Die bisherige Befreiung für Fischereifahrzeuge oder Sportboote von der Meldepflicht und, soweit die Voraussetzungen zutreffen, auch von der Befreiung der Entladepflicht findet sich nunmehr in § 39 Abs. 1. Eine Ausnahme für Schiffe im Liniendienst oder mit ständigem Liegeplatz ist - wie bisher - auf Antrag nach § 39 Abs. 2 möglich, soweit sich die Ausnahme nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder die Meeresumwelt auswirkt und entspricht den Vorgaben gemäß Artikel 9 Abs. 1 und 2 der Richtlinie.

Absatz 3 setzt Artikel 3 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie um und legt fest, dass für dort benannte Schiffe (im hoheitlichen Einsatz) die Regelungen des sechsten Teils des Gesetzes nicht gelten. Die dort genannten Schiffe für Hafendienste und solche im hoheitlichen Einsatz sind exemplarisch genannt. Zu diesen Schiffen gehören beispielsweise auch die Schiffe des Zolls, der Wasserschutzpolizei, der Bundespolizei, die Hilfsschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz. 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 Abfälle und Ladungsrückstände im Sinne dieser Vorschriften entladen. Nach Satz 2 steht es diesen Schiffen frei, die Hafenauffangeinrichtungen des Hafens zu benutzen. Sie müssen dafür aber ein individuelles Entgelt entrichten. Die in Satz 1 genannten Schiffe dürfen gemäß Satz 3 die von ihnen auf See aufgenommenen Abfälle 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 des pauschalierten Entgelts nach § 38 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 Nr. 4. Diese Regelung entspricht vom Ansatz her der Regelung über den „wilden Müll“ gemäß § 10 NAbfG. 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 her stammen, die zur Entsorgung von Abfällen von Schiffen und Ladungsrückständen verpflichtet sind.

Absatz 4 sieht Sonderregelungen in kleinen nichtgewerblichen Häfen (z. B. Sportboothäfen) vor. Dort stellt der Hafenbetreiber den Hafennutzern in der Regel Entsorgungsmöglichkeiten im Rahmen des kommunal verwalteten Abfallentsorgungssystems zur Verfügung. Sofern dies der Fall ist, ist die Erstellung eines Abfallbewirtschaftungsplans im Einklang mit Artikel 5 Abs. 5 der Richtlinie nicht erforderlich. Die Richtlinie verlangt allerdings, dass diese an die kommunale Abfallentsorgung angeschlossenen Sportboothäfen im Meldeportal der Europäischen Union bekannt gemacht werden. Dies wird hier durch eine Verpflichtung der Hafenbetreiber umgesetzt. Für die Durchführung des sechsten Teils dieses Gesetzes in kleinen nichtgewerblichen Häfen ist es ausreichend, wenn die örtlich zuständige untere Abfallbehörde durch Kontrollen sicherstellt, dass ausreichende Vorrichtungen zur Abgabe von Abfällen von Schiffen bereitstehen und die Hafennutzer über das Verfahren zu deren Nutzung informiert sind.

Zu Nummer 3:

In § 42 Abs. 6 wird mit der Ergänzung klargestellt, dass sich die Zuständigkeit der Hafenbehörde nicht nur auf reine Entscheidungen erstreckt, sondern auf alle ihr als zuständige Behörde zugewiesenen Aufgaben dieses Teils des Gesetzes.

Zu Nummer 4:

Die bisher vorgesehenen Ordnungswidrigkeiten sollen bestehen bleiben. Es sind jedoch Anpassungen der Verweisungen auf die Paragraphen der jeweiligen Tatbestände erforderlich, die hiermit vorgenommen werden.

Zusätzlich wird ein neuer Tatbestand eingeführt, der eine Sanktionierung bei Verstoß gegen die Entladungspflicht von Abfällen von Schiffen vorsieht.

Zu den Nummern 5 bis 7:

Zu den Anlagen:

Die Anlagen 1 bis 6 entsprechen den Vorgaben der Richtlinie und gewährleisten eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Anlagen 1 und 2 entsprechen den bisherigen Anlagen 1 und 2, sind aber inhaltlich und sprachlich an die Richtlinie (EU) 2019/883 angepasst worden.

Zu Artikel 2:

In § 2 Abs. 3 der Verordnung über die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Seehäfen ist ein Verweis auf die Regelung im Niedersächsischen Abfallgesetz, die nunmehr in § 35 Abs. 1 zu finden ist, anzupassen.

Zu Artikel 3:

Die Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten der Kreislaufwirtschaft, des Abfallrechts und des Bodenschutzrechts benennt das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg als zuständige Genehmigungsbehörde für die Abfallbewirtschaftungspläne der Häfen. Diese zentrale Zuständigkeit für das Gebiet des gesamten Landes soll unverändert beibehalten werden. Daher ist der Verweis auf die Genehmigung der Abfallbewirtschaftungspläne für Abfälle von Schiffen auf § 34 Abs. 2 NAbfG anzupassen.

Zu Artikel 4:

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes am Tag nach der Verkündung.