



Gesetzentwurf

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos zur Verbesserung des gemeinsamen Unfallmanagements auf der Nord- und Ostsee sowie zu der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwischen dem Bund und den Küstenländern

Federführend ist das Innenministerium

Gesetzentwurf der Landesregierung
Gesetz zu der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos
zur Verbesserung des gemeinsamen Unfallmanagements
auf der Nord- und Ostsee sowie
zu der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwischen dem Bund und den Küstenländern

A. Problem

Der Ablauf der Pallas-Havarie im Oktober 1998 hat deutlich gemacht, dass für die Bewältigung komplexer Havarieereignisse eine Neuordnung der Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den daran beteiligten Stellen der Küstenländer erforderlich ist. Die bisherigen Konsequenzen aus der Havarie der PALLAS wurden dem Schleswig-Holsteinischen Landtag von der Landesregierung in ihrem Bericht, Drucksache 15/511, vom 14. September 2000 sowie in dem Bericht zur Schiffsicherheit in der westlichen Ostsee, Drucksache 15/1067, vom 26. Juni 2001 dargestellt. Ein Vorschlag der vom Bund und den Küstenländern im Februar 1999 eingereichten unabhängigen Expertenkommission befasste sich mit der Einrichtung einer zentralen Einsatzleitung unter der Bezeichnung "Havariekommando", in der die Entscheidungen in den Zuständigkeitsbereichen des Bundes und der Länder im Einsatzfall unter einheitlicher Leitung durch einen Bediensteten des Bundes als Havariekommandant getroffen werden. Das Havariekommando wird künftig als ständige Einrichtung vorgehalten und wird in der Alltagsorganisation ebenfalls vom Havariekommandanten als Kompetenzzentrum für die Erarbeitung von Bekämpfungsstrategien und aller damit verbundenen Angelegenheiten für die Einsatzbereiche Schadstoffunfallbekämpfung, Brandbekämpfung und Menschenrettung zusammen mit dem Maritimen Lagezentrum als ständig besetzte Einsatzzentrale geleitet. Aus beiden Einrichtungen erwächst im Einsatzfall der Havariestab. Die verwaltungsmäßige Umsetzung dieses Vorschlages war anschließend Gegenstand umfangreicher Beratungen auf Expertenebene innerhalb der beim Bundesverkehrsminister unter Beteiligung der Küstenländer gebildeten **Projektorganisation "Maritime Notfallvorsorge"**, in der das Land Schleswig-Holstein in der Leitung und in verschiedenen Arbeitsgruppen intensiv beteiligt war.

B. Lösung

Die rechtliche Grundlage für die Umsetzung der Empfehlung zur Einrichtung eines Havariekommandos für den Einsatzfall und auch als Alltagsorganisation geschieht mit der in der Projektarbeit "Maritime Notfallvorsorge" mit dem Bund und den übrigen Küstenländern gemeinsam erarbeiteten und auf Arbeitsebene abgestimmten **"Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos"**, mit der die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Küstenländern insbesondere hinsichtlich der Wahrnehmung der Leitungsaufgaben durch den Havariekommandanten, der personellen Zusammensetzung des Havariekommandos, der Führung im Einsatzfall und der Kostenregelung einschließlich der Bildung eines "Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge" vertraglich festgelegt wird). Über die Einrichtung des einmal jährlich tagenden Kuratoriums erhalten die Partner (Bund und Küstenländer) trotz der weitgehenden Unabhängigkeit des Havariekommandos im Alltagsbetrieb und insbesondere im Einsatzfall eine Mitgestaltungsmöglichkeit in Grundsatzangelegenheiten. Gleichzeitig wird mit dieser Vereinbarung die bisher aus der gemeinsamen Schadstoffunfallbekämpfung bekannte Zusammenarbeit um die Aufgaben Brandschutz und Verletztenversorgung erweitert, so dass damit künftig eine für die Bewältigung aller maritimen Schadensereignisse zuständige gemeinsame Organisation des Bundes und der Länder geschaffen wird. Mit der Errichtung des Havariekommandos werden folgende Ziele erreicht:

- Die neue Organisationseinheit soll aus Mitarbeitern der heute bereits existierenden Einrichtungen des Bundes und der Küstenländer aufgebaut und durch weitere Mitarbeiter ergänzt werden. Bereits in Teilbereichen des maritimen Notfallmanagements bestehende Bund- Länder Kooperationen sollen in die neue Organisationseinheit integriert werden.
- Das Havariekommando erhält ein Selbsteintrittsrecht insoweit, dass es bereits im Vorfeld komplexer Schadensereignisse die Einsatzführung übernehmen kann. Die Übernahme der Einsatzleitung gilt für alle zur Abwehr und Steuerung bei den davon beim Bund und in den Küstenländern betroffenen Stellen. Die Entscheidungen der Einsatzleitung im Havariekommando werden, soweit sie sich an Stellen des Bundes und der Länder außerhalb der eigenen Organisation richten, von diesen im Sinne der Auftragstaktik mit den ihnen dafür zur Verfügung stehenden Personal- und Einsatzmitteln umgesetzt. Damit sollen

Kompetenzkonflikte, die in der Vergangenheit die einheitliche Einsatzführung verhinderten oder erschwerten, künftig vermieden werden.

- Mit der Einrichtung eines maritimen Lagezentrums im 24-Stunden-Betrieb aus Beschäftigten der Wasserschutzpolizei der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Cuxhaven gelingt es erstmals, ein ständiges Lagebild zur Erfassung aller für einen Einsatzfall benötigten Daten unter Verwendung moderner Kommunikationstechnik zu schaffen.
- Das Havariekommando soll zukünftig in der Alltagsorganisation als Kompetenzzentrum und im Einsatzfall als Stab tätig werden. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei, dass das Kompetenzzentrum mit seinen Sachbereichen und dem dort ständig tätigen Personal im Einsatzfall zum Havariestab aufwächst, wodurch eine unmittelbare Kommunikation und schnelle Entscheidungsfindung auf der Fachebene ermöglicht wird. Dies wird unterstützt durch das Maritime Lagezentrum, welches im 24-Stunden-Dienstbetrieb alle für einen Einsatzfall relevanten Daten erfasst, bewertet und ggf. die erforderlichen Alarmierungen auslöst sowie Sofortmaßnahmen ergreifen kann.
- Die Einsatzleitung durch das Havariekommando und unter der alleinigen Verantwortung des Havariekommandanten erfolgt im Wege der Auftragstaktik, d.h. das Havariekommando setzt im Einsatzfall die zuständigen Stellen des Bundes und der Länder ein, die die übertragenen Aufgaben dann mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Personal und Sachmitteln in eigener Verantwortung umsetzen. Die gesetzlichen Zuständigkeiten bleiben dabei unberührt; der Leiter des Havariekommandos wird von den Küstenländern lediglich beauftragt, die Leitung auch in ihrem Namen auszuüben.

Obwohl das Havariekommando als einheitliche und eigenständige Organisationseinheit zukünftig sowohl Aufgaben des Bundes als auch der Küstenländer sowohl im Alltagsbetrieb als auch im Einsatzfall wahrnehmen wird, handelt es sich nicht um den Fall der verfassungsrechtlich unzulässigen Mischverwaltung, da die grundgesetzlichen Kompetenzzuweisungen weiterhin unverändert bestehen bleiben. Soweit der Leiter des Havariekommandos als Beschäftigter des Bundes auch Mitarbeiter der Küstenländer im Havariekommando führt, geschieht dies über den Weg der verfassungsrechtlich zulässigen Organleihe. Insofern bleiben die künftig in das Havariekommando integrierten Mitarbeiter der von den Küstenländern ge-

meinsam finanzierten Sonderstelle der Länder weiterhin Beschäftigte der Bezirksregierung Lüneburg, die auch die personal- und dienstrechtlichen Befugnisse für diese Mitarbeiter behält. Die Küstenländer beauftragen den Leiter des Havariekommandos jedoch, die Leitungsaufgaben gegenüber den dort eingesetzten Mitarbeitern in ihrem Namen auszuüben. Damit wird erstmals eine einheitliche Leitung in den Zuständigkeitsbereich des Bundes und der Länder im Alltagsbetrieb und im Einsatzfall des Havariekommandos auch ohne Änderung des Grundgesetzes möglich und auch gewährleistet. Mit dem künftigen Havariekommando entsteht eine schlagkräftige und einheitlich geführte Organisation, die zusätzlich zu der bisherigen Schadstoffunfallbekämpfung auch komplexe Schadenslagen auf See und in den Küstengewässern einschließlich der Häfen wirkungsvoll abwickeln kann und die vielfältigen Zuständigkeiten auf diesen Gebieten im Alltag miteinander vernetzt und im Einsatzfall bündelt.

Auch wenn die Einsatzführung künftig allein in den Händen des Havariekommandos liegt, besteht auch weiterhin eine enge Kooperation zwischen den für die Schadensbekämpfung zuständigen Fachdienststellen der Länder und dem Havariekommando durch personelle und fachliche Unterstützung im Alltagsbetrieb sowie bei der Weiterentwicklung der Einsatzmittel unter Durchführung von Schulungen.

Deshalb ist zeitgleich mit der neuen **"Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos"** eine Anpassung der bestehenden Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern zur Bekämpfung der Meeresverschmutzungen vom 27.04.1995 erforderlich, mit der bisher die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Küstenländern in organisatorischer und finanzieller Hinsicht geregelt ist. Die neue **"Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen"** enthält deshalb im wesentlichen nur noch den weiterhin bestehenden Kostenschlüssel, während alle materiellen Kostenverteilungsregelungen und Abrechnungsmodalitäten nunmehr in die Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos übernommen wurden. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass der Bund und die Länder die Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung aller von ihnen jeweils beschafften Fahrzeuge und Geräte künftig selbst zu tragen haben. Damit wird der Forderung der Rechnungshöfe (die Finanzierungszuständigkeit folgt der Aufgabenzuständigkeit)

entsprochen. Die seit 1995 bestehende Regelung, wonach die Küstenländer die auf sie entfallenden Kosten gemeinsam tragen (Schleswig-Holstein 30 %) bleibt unverändert bestehen. Insgesamt bleiben die neuen Regelungen hinsichtlich der Schadstoffunfallbekämpfung für die Küstenländer kostenneutral.

Wegen der insbesondere bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen bestehenden Verzahnungen zwischen dem Havariekommando und dem jeweils betroffenen Küstenland regelt die neue Schadstoffvereinbarung auch die Einsetzung einer Verbindungsstelle innerhalb des Havariestabes beim Havariekommando. Diese Verbindungsstelle dient in erster Linie dem Informationsaustausch zwischen Havariestab und den zuständigen Einsatzleitungen der jeweils von der Verschmutzung betroffenen Küstenländer. Sie hat gleichzeitig jedoch auch eine beratende Funktion innerhalb des Einsatzstabes, ohne dass damit jedoch in die Leitungsfunktion des Havariekommandanten eingegriffen werden kann. Als weitere Mitwirkungs- und Mitgestaltungsmöglichkeit im Alltagsbetrieb des Havariekommandos und damit bei den gemeinsamen Vorsorgeaktivitäten sieht die Schadstoffvereinbarung die Einrichtung eines Koordinierungsausschusses vor, in dem Grundsatzangelegenheiten zur Entwicklung von Bekämpfungsstrategien sowie zur Beschaffung von Einsatzmitteln und zur Durchführung von Schulungen und Erprobungen abgestimmt werden. Ebenso wird mit der Schadstoffvereinbarung festgeschrieben, dass die Küstenländer auch weiterhin die für die Schadstoffbekämpfung benötigten Einsatzmittel gemeinsam beschaffen, betreiben und unterhalten.

Die Errichtung des Havariekommandos mit der künftig klaren monokratischen Führungs- und Entscheidungsstruktur hat jedoch innerhalb der Empfehlungen der Expertenkommission "Pallas-Havarie" eine Schlüsselfunktion, die in Verbindung mit den übrigen national und international bereits getroffenen oder in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen dazu beitragen wird, den Schutz vor Schiffshavarien und die Havariebekämpfung ein großes Stück voranzubringen, auch wenn es jetzt noch nicht gelungen ist, eine Eingliederung der Einsatzfahrzeuge von BGS, Zoll und Fischereiaufsicht in den Alltagsbetrieb des Havariekommandos als Seewache, wie es von der Expertenkommission empfohlen und in politischen Äußerungen und bei öffentlichen Diskussionen aus den Küstenländern immer wieder

nachdrücklich gefordert wurde.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

In die Vereinbarungen für die Errichtung des Havariekommandos und über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen werden die in der bisherigen Schadstoffvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Kostenaufteilung zwischen dem Bund und den Küstenländern auch für den erweiterten Aufgabenbereich des Havariekommandos übernommen. Danach werden gemeinsame Maßnahmen weiterhin vom Bund und den Küstenländern je zur Hälfte gemeinsam getragen. Der Anteil Schleswig-Holsteins hieran beträgt 15 %. Für die nur zwischen den Küstenländern aufzuteilenden gemeinsamen Maßnahmen beträgt der Anteil Schleswig-Holsteins 30%. Damit besteht bei der Kostenregelung für die Schadstoffunfallbekämpfung Kostenneutralität im Vergleich mit der bisherigen Regelung. Die in Zusammenhang mit den Kostenregelungen im §10 der Havarievereinbarung durchgeführten Vergleichsberechnungen haben ergeben, dass für die Länderseite bei der Schadstoffbekämpfung insgesamt eine Kostenneutralität erwartet wird.

Für den Bund ist jedoch der Aufbau des Havariekommandos durch die komplette Neubeschaffung der dafür benötigten Einsatzstruktur einschließlich der zusätzlichen Personalstellen mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Weitere Kosten für den Bund entstehen aus der bereits begonnenen Umsetzung des neuen Notschleppkonzeptes für die Nord- und Ostsee sowie den Aufbau neuer Meldeeinrichtungen in den Verkehrszentralen.

Durch den Bedarf eines Sachbearbeiters SAR Verletztenversorgung sowie eines Leiters für den Fachbereich 3 SAR Brandschutz, Verletztenversorgung entstehen für die Länder **Personalkosten** von insgesamt **100.000 €**

Die Aufgabe der WSP im maritimen Lagezentrum führt nicht zu zusätzlichen Kosten, weil sie in Personalunion mit der WSP-Leitstelle erfolgt (nach der letzten Abkommenbestätigung der Freien Hansestadt Bremen ist das WSP-Leitstellenabkommen am 1. Mai 2002 in Kraft getreten).

Die o.a. Stellen sind nach den Verhandlungen auf Bund-Länder-Ebene unabweisbar, zumal der Bund bereits sechs Stellen mehr bereit stellt als die Länder.

Als **Sachkostenpauschale** für die vom Bund eingerichteten Arbeitsplätze werden nach dem Erlass des BMF vom 10. Dezember 2001 (Sachkostenpauschale eines Arbeitsplatzes in der Bundesverwaltung für Kostenberechnungen/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen) jährlich rd. 9.500 € zugrunde gelegt. Diese Sachkostenpauschale bezieht sich auf die zusätzlich von den Ländern bereit zu stellenden Stellen und die Stelle des Wasserschutzpolizeibeamten im Maritimen Lagezentrum, so dass insgesamt **28.500 €** als Sachkostenpauschale zugrunde zu legen sind.

Die **Kosten für Ausbildungen, Fortbildungen und Übungen** werden **bezüglich der Schadstoffbekämpfung** im Haushalt des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten im Einzelplan 13 innerhalb der Titelgruppe 65 geführt. Für das kommende Haushaltsjahr ergeben sich aus dem Abschluss der Vereinbarung für die Länder keine haushaltswirksamen Veränderungen. Dafür sind nach dem Schadstoffbekämpfungsabkommen 761.250 € vorgesehen.

Nach Einschätzung des Havariekommandos besteht darüber hinaus für die **Bereiche Brandschutz, Verletztenversorgung** für Aus- und Fortbildung sowie für die Durchführung von Übungen ein zusätzlicher Bedarf von **300.000 €**

Insgesamt ergibt sich derzeit **neben den Kosten für die Schadstoffbekämpfung im Haushalt des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten ein Kostenaufwand** von **428.500 €**. Auf Schleswig-Holstein entfielen nach dem Verteilungsschlüssel des Schadstoffbekämpfungsabkommen demnach **128.550 €**

E. Federführung

Das Innenministerium.

Entwurf eines Gesetzes zu der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos und der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwischen dem Bund und den Küstenländern
Vom

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

- (1) Den am 23. Mai 2002 in Berlin, am 31. Mai 2002 in Bremen, am 19. Juni 2002 in Hamburg, am 4. Juni 2002 in Hannover, am 19. Juni in Kiel und am 5. Juni 2002 in Schwerin unterzeichneten Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos und über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wird zugestimmt.
- (2) Die Vereinbarungen werden nachstehend veröffentlicht.
- (3) Der Tag, an dem die Vereinbarungen in Kraft treten, ist im Schleswig-Holsteinischen Gesetz- und Verordnungsblatt bekannt zu geben.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel, 2002

Heide Simonis

Die Ministerpräsidentin

Klaus Buß

Der Innenminister

Klaus Müller

Der Minister für Umwelt, Natur und Forsten

**Begründung zum Entwurf eines
Gesetzes zu der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos
und
der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwi-
schen dem Bund und den Küstenländern**

Allgemeines

Mit dem vorliegenden Gesetz stimmt Schleswig-Holstein einem zentralen Unfallmanagement für die Abwehr von Gefahren bei Katastrophen oder Großschadensfällen in der Nord- und Ostsee zu, mit dem die Bekämpfung von Schiffsbränden und der Austritt von Schadstoffen sowie die Versorgung von Verletzten verbessert wird. Die Zuständigkeiten des Bundes und der Länder in den Küstengewässern sind zwar klar geregelt. Sie verteilen sich aber auf eine Vielzahl von Stellen, die jede für sich allein nicht in der Lage ist, komplexe Schadenslagen zu bewältigen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Lenkung und Koordination aller Einzelaktivitäten sowohl im Hinblick auf die Planung als auch bei der konkreten Schadensabwehr/-bekämpfung. Eine qualifizierte Gesamteinsatzleitung mit einheitlicher Lenkungs-, Koordinierungs- und Anordnungs-kompetenz gegenüber den eigenständig agierenden Stellen fehlte bislang.

Die vorgeschlagene Lösung, mit der

- bereits vorhandene Teilbereiche des maritimen Unfallmanagements in die neue Organisationseinheit integriert werden,
- das Havariekommando ein Selbsteintrittsrecht erhält und
- das Havariekommando zukünftig in der Alltagsorganisation als Kompetenzzentrum und im Einsatzfall als Stab tätig wird

ist beispielhaft für einen kooperativen Föderalismus, der unter Auslotung der verfassungsmäßigen Kompetenzordnung die Kompetenzen an einer gemeinsamen Stelle des Bundes und der Küstenländer bündelt.

Die Neuorganisation der maritimen Notfallvorsorge und die damit insbesondere verbundene Konzentration der Vorsorge gegen und der Bekämpfung von komplexen Schadenslagen in einem Havariekommando erfordert die Anpassung der Vereinba-

zung vom 27. April 1995 zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV 1995).

Zu § 1

Die in Absatz 1 aufgeführte Vereinbarungen sind in der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ des Bundes und der Küstenländer gemeinsam erarbeitet und abgestimmt. Die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen enthält aufgrund der notwendigen Anpassung im wesentlichen nur noch den weiterhin bestehenden Kostenschlüssel, während alle materiellen Kostenverteilungsregelungen und Abrechnungsmodalitäten nunmehr in die Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos übernommen wurden.

Zu § 2

Regelt das Inkrafttreten.

**Vereinbarung
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern
Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein
über die Errichtung des Havariekommandos**

Zur Verbesserung des gemeinsamen Unfallmanagements auf der Nord- und Ostsee
schließen

die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

- im Folgenden Bund genannt -

und

die Freie Hansestadt Bremen,
vertreten durch den Senator für Inneres, Kultur und Sport

die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch den Senat,

das Land Mecklenburg-Vorpommern,
vertreten durch den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
dieser vertreten durch den Innenminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern,

das Land Niedersachsen,
vertreten durch den Niedersächsischen Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch das Niedersächsische Innenministerium,

das Land Schleswig-Holstein,
vertreten durch die Ministerpräsidentin,
diese vertreten durch den Innenminister,

- im Folgenden Küstenländer genannt –

- Bund und Küstenländer im Folgenden Partner genannt –

vorbehaltlich der Zustimmung ihrer verfassungsmäßig berufenen Organe nachfolgende

Präambel

In der Nord- und Ostsee sind sowohl der Bund als auch die Küstenländer bei Unfällen auf See aufgrund von Rechtsvorschriften sowie internationalen und nationalen Vereinbarungen zu Vorsorge- und Abwehrmaßnahmen verpflichtet. Sie stimmen überein, dass insbesondere bei komplexen Schadenslagen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte erforderlich ist.

§ 1

Havariekommando

- (1) Zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements auf Nord- und Ostsee bilden die Partner eine gemeinsame Einrichtung unter der Bezeichnung „Havariekommando“.
- (2) Das Havariekommando besteht in der Alltagsorganisation aus einem Kompetenzzentrum mit dem Maritimen Lagezentrum. Daraus erwächst im Einsatzfall der Havariestab.
- (3) Diese Einrichtung bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Menschenrettung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung, sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See.
- (4) Eine komplexe Schadenslage im Sinne dieser Vereinbarung liegt vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist.

§ 2

Geltungsbereich

(1) Die Vereinbarung gilt für komplexe Schadenslagen

1. in Gebieten, in denen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund internationaler Vereinbarungen außerhalb ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszone Verpflichtungen zur maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen hat;
2. in der Ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland;
3. auf den Seewasserstraßen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes;
4. auf den Seeschiffahrtsstraßen Elbe (mit Ausnahme des Delegationsgebietes Hamburgs), Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow und Weser nach Seeschiffahrtsstraßenordnung sowie Ems gem. § 1 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung.

(2) Kommunale Zuständigkeiten werden durch Absatz 1 nicht berührt.

(3) Der Geltungsbereich nach Absatz 1 Nr. 3. und 4. wird durch die Feststellung des Katastrophenfalles nicht berührt.

§ 3

Personelle Zusammensetzung und Sitz des Havariekommandos

Das Havariekommando besteht insbesondere aus den Beschäftigten des Bundes und der Küstenländer der gemäß § 9 Abs. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzung vom 27. April 1995 gebildeten Sonderstellen und dem Maritimen Lagezentrum. Das Havariekommando wird durch die Partner zur Erfüllung der in § 6 genannten Aufgaben durch Beschäftigte verstärkt, die besondere Erfahrungen hinsichtlich der in § 1 Abs. 4 genannten Schutzgüter haben. Es hat seinen Sitz in Cuxhaven.

Maritimes Lagezentrum

Das Maritime Lagezentrum wird als gemeinsame Einrichtung aus Beschäftigten der Wasserschutzpolizeien der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu gleichen Teilen besetzt. Im 24-Stunden - Dienstbetrieb werden alle Informationen über Umstände, die für die Bekämpfung einer komplexen Schadenslage erheblich sein können, gesammelt, aufbereitet und bewertet, Alarmierungen ausgelöst und Sofortmaßnahmen eingeleitet. Das Maritime Lagezentrum ist die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See und maritime Unfallbekämpfung. Ihm können weitere Meldeaufgaben zugewiesen werden.

§ 5

Leiter des Havariekommandos

(1) Das Havariekommando steht unter einheitlicher Leitung. Die Küstenländer beauftragen den Leiter des Havariekommandos, die Leitung in ihrem Namen auszuüben.

(2) Der Leiter des Havariekommandos ist Beschäftigter des Bundes. Soweit er im Verlauf seiner Tätigkeit Aufgaben der Küstenländer erfüllt, erfolgt das in ihrem Auftrage. Die gesetzlichen Zuständigkeiten bleiben unberührt.

§ 6

Aufgaben des Havariekommandos

(1) Bei komplexen Schadenslagen wird durch das Havariekommando eine einheitliche Leitung des Einsatzes, einschließlich der Unterrichtung der Öffentlichkeit, sichergestellt.

(2) Im Alltagsbetrieb bestehen die Aufgaben des Havariekommandos insbesondere darin

- das Maritime Lagebild zu führen,
- Grundsätze für die Durchführung von Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen sowie für die Arbeit im Havariekommando, im Havariestab und für die Zusammenarbeit mit anderen Behörden aufzustellen und mit den zuständigen Gremien abzustimmen,

...

- die Alarmplanung vorzunehmen sowie Einsatzkonzepte zu erarbeiten,
- komplexe Schadenslagen und schadens- oder gefahrenverursachende Vorkommnisse auf See auszuwerten,
- Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, einschließlich entsprechender Übungen zu planen, durchzuführen und auszuwerten,
- technische Entwicklungen für die Schadensvorsorge und -bekämpfung zu erfassen und auswerten,
- Beiträge für Beschaffungsprogramme für Einsatzfahrzeuge, -gerät und -material zu erstellen,
- Beiträge in nationalen und internationalen Gremien zu leisten und
- die Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen.

(3) Dem Havariekommando können weitere Aufgaben – auch außerhalb des Gebietes nach § 2 Abs. 1 – übertragen werden.

§ 7

Aufbau des Havariestabes

(1) Der Havariestab wird in Stabsbereiche gegliedert. Sie werden von Mitarbeitern des Kompetenzzentrums mit dem Maritimen Lagezentrum besetzt und von den Partnern auf Anforderung des Leiters des Havariekommandos in erforderlichem Umfang verstärkt.

Der Leiter des Havariekommandos zieht, soweit erforderlich, Verbindungspersonen und Fachberater hinzu.

(2) Die Einzelheiten des Aufwachsens, der Verstärkung und der Arbeit des Havariestabes werden in einer zwischen Bund und Küstenländern einvernehmlich abgestimmten Dienstvorschrift geregelt.

§ 8

Informationsübermittlung, Unterstellung

(1) Die Partner stellen sicher, dass ihre Behörden und Einrichtungen dem Leiter des Havariekommandos alle Informationen, die für die Erfüllung seiner Aufgaben nach dieser Ver-

...

einbarung bedeutsam sein können, unverzüglich übermitteln und auf Anforderung weitere Auskünfte erteilen.

(2) Die Partner benennen dem Leiter des Havariekommandos alle Einsatzkräfte und -mittel sowie deren Einsatzwert, die für die Bekämpfung von komplexen Schadenslagen in Betracht kommen. Diese Informationen sind regelmäßig zu aktualisieren. Wesentliche Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(3) Die Partner erklären, dass ihre verfügbaren Einsatzkräfte und -mittel im Einsatzfall zur Erfüllung der Aufträge des Leiters des Havariekommandos gem. § 9 Abs. 2 bereit gestellt werden. Besondere, die Bundeswehr betreffende Regelungen bleiben davon unberührt.

§ 9

Führung im Einsatzfall

(1) Im Falle einer unmittelbar bevorstehenden komplexen Schadenslage kann der Leiter des Havariekommandos die Einsatzleitung unter Einberufung des Havariestabes übernehmen (Selbsteintrittsrecht). Er hat sie zu übernehmen bei einer eingetretenen komplexen Schadenslage oder wenn das in seinem Zuständigkeitsbereich betroffene Küstenland oder das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt ihn darum ersucht. Hat dem Ersuchen keine komplexe Schadenslage zugrunde gelegen, so gelten die Maßnahmen des Leiters des Havariekommandos und des Havariestabes nicht nach dieser Vereinbarung, sondern als im Wege der Amtshilfe oder im Auftrag der jeweils zuständigen Behörde erfolgt.

(2) Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die Einsatzkräfte und -mittel, die ihm nach dieser oder anderen Vereinbarungen bereit gestellt worden sind. Er gibt die Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenlage vor und erteilt den insoweit zuständigen Stellen entsprechende Aufträge. Der Einsatz der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

(3) Die Partner erklären, dem Leiter des Havariekommandos im Einsatzfall weitestgehende fachliche Unabhängigkeit einzuräumen.

(4) Nach Abschluss der Bekämpfungsmaßnahmen erklärt der Leiter des Havariekommandos seine Einsatzleitung für beendet.

§ 10

Kostenregelung / Abrechnungsverfahren

(1) Jeder Partner finanziert die gemäß dieser Vereinbarung zu treffenden Maßnahmen, insbesondere die Personal- und Sachkosten des Dienstbetriebs des Havariekommandos, für seinen Zuständigkeitsbereich selbst, soweit nicht in bereits bestehenden oder noch abzuschließenden Vereinbarungen oder in den folgenden Absätzen andere Regelungen getroffen werden.

(2) Der Bund und die Küstenländer tragen die Kosten gemeinsamer Maßnahmen des Havariekommandos zur Bekämpfung komplexer Schadenslagen je zur Hälfte, einschließlich der Kosten für

- a) in diesem Zusammenhang hinzugezogene externe Berater,
- b) Übungen, es sei denn, es handelt sich um Übungen, an denen jeweils nur die Einsatzkräfte und -mittel des Bundes oder der Küstenländer gesondert beteiligt sind,
- c) die Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen, Geräten und Einrichtungen und
- d) die abschließende Entsorgung aufgenommener Schadstoffe oder Abfälle.

(3) Die zwischen den Küstenländern vorzunehmende Verteilung der Personal- und Sachkosten, der Kosten für Maßnahmen nach Absatz 2 sowie für gemeinsame Maßnahmen der Küstenländer und für Kosten der Abrechnungsstelle, richtet sich nach § 8 Abs. 2 der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in der Fassung, die gemeinsam mit dieser Vereinbarung unterzeichnet wurde. Entsprechendes gilt für die nach § 7 Abs. 2 der vorgenannten Vereinbarung von den Küstenländern gemeinsam zu beschaffenden, zu betreibenden und zu unterhaltenden Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen. Die Rechnungslegung zwischen den Küstenländern erfolgt durch das Land Schleswig-Holstein.

(4) Der Kostenschlüssel nach Absatz 2 kann in speziellen Vereinbarungen zu Teilbereichen der maritimen Notfallvorsorge auch anders geregelt werden.

(5) Der Bund stellt die Diensträume des Havariekommandos einschließlich der erforderlichen Einrichtungen und Hilfsmittel zur Verfügung. Die Sachkosten der Arbeitsplätze von Beschäftigten der Küstenländer im Havariekommando werden durch eine jährliche Pauschale, die den Richtlinien des Bundesministeriums der Finanzen entspricht¹, abgegolten.

(6) Die Partner stellen dem Maritimen Lagezentrum ihre Meldeorganisationen unentgeltlich zur Verfügung.

(7) Die Partner gewähren sich im Rahmen der Kostenberechnung für Maßnahmen nach dieser Vereinbarung gegenseitig alle zulässigen Ermäßigungen, die ihnen ihre Vorschriften ermöglichen.

(8) Soweit einer der Partner bei der Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 2 für seine Organe oder seine Beschäftigten einzustehen hat, übernehmen im Innenverhältnis sämtliche Partner entsprechend dem in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Kostenschlüssel die Haftung, es sei denn, dass ein Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist. Das gleiche gilt, soweit Dienststellen der Partner in ihrer Eigenschaft als Ausführungs-Behörde für die Unfallversicherung für Arbeitsunfälle gemäß den Bestimmungen des VII. Buches Sozialgesetzbuches Versicherungsleistungen oder nach beamtenrechtlichen Vorschriften Leistungen der Unfallfürsorge erbringen. Die hierbei im Wege des Rückgriffs wieder einkommenden Beträge werden den anderen Partnern nach Maßgabe des genannten Kostenschlüssels gutgeschrieben.

(9) Die Küstenländer ermächtigen den Bund, Ansprüche zu Maßnahmen nach Absatz 2 gegenüber Dritten auch in ihrem Namen geltend zu machen und ggf. gerichtlich durchzusetzen oder abzuwehren sowie außergerichtlich und im Rahmen von Rechtsstreitigkeiten abschließende Entscheidungen hierüber zu treffen und Vergleiche abzuschließen.

(10) Die Rechnung über Einnahmen und Ausgaben nach Absatz 2 wird beim Bund geführt. Für die Haushalts- und Wirtschaftsführung finden ausschließlich die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung und die Verwaltungsvorschriften des Bundes Anwendung.

¹ **Hinweis: Zur Zeit gilt der Erlass des BMF vom 10. Dezember 2001 – II A 3-H 1012-10-32/01 – „Sachkostenpauschale eines Arbeitsplatzes“.*

(11) Einzelheiten zu den Kostenregelungen und zur Abrechnung werden in einer von den Partnern zu genehmigenden Richtlinie geregelt.

§ 11

Kuratorium Maritime Notfallvorsorge

(1) Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge besteht aus je einem Vertreter der Partner und tagt mindestens einmal jährlich. Dabei erstattet der Leiter des Havariekommandos einen Tätigkeitsbericht.

(2) Im Kuratorium Maritime Notfallvorsorge werden Grundsatzangelegenheiten zur Erfüllung der Aufgaben nach dieser Vereinbarung, insbesondere die Dienstvorschrift beraten und einvernehmlich entschieden.

(3) Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge entscheidet ferner über die Übertragung weiterer Aufgaben nach § 4 Satz 4, § 6 Abs. 3 sowie über Meinungsverschiedenheiten in Fällen des § 9 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 4.

(4) Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge gibt sich eine Geschäftsordnung.

§ 12

Inkrafttreten, Kündigung, Veröffentlichung

(1) Die Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Sie tritt am Tage nach der letzten Unterzeichnung oder mit dem Inkrafttreten des zuletzt beschlossenen Zustimmungsgesetzes in Kraft. Die Partner legen gemeinsam fest, zu welchem Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Vereinbarung das Havariekommando seine Aufgaben nach § 6 aufnimmt.

(2) Mit Arbeitsaufnahme des Havariekommandos gehen die Aufgaben der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, der Sonderstelle der Länder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sowie des Zentralen Meldekopfes auf das Havariekommando über.

(3) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform und der Zustimmung der Partner.

(4) Jeder Partner kann diese Vereinbarung mit einer Frist von fünf Jahren kündigen. Die Kündigung ist den übrigen Partnern schriftlich bekannt zugeben. Das Jahr der Kündigungserklärung bleibt bei der Berechnung der Kündigungsfrist außer Betracht. Kündigt ein Partner, so kann jeder andere Partner innerhalb von sechs Monaten nach Zugang der Kündigung die Vereinbarung zum selben Zeitpunkt kündigen. Zwischen den übrigen Partnern bleibt die Vereinbarung in Kraft.

(5) Der Text der Vereinbarung und die Zeitpunkte nach Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Berlin, den
Für die Bundesrepublik Deutschland
Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Bremen, den
Für die Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Inneres, Kultur und Sport

Hamburg, den
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Für den Senat

Schwerin, den

Für das Land Mecklenburg-Vorpommern

Für den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Der Innenminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Hannover, den

Für den Niedersächsischen Ministerpräsidenten

Das Niedersächsische Innenministerium

Kiel, den

Für das Land Schleswig-Holstein

Für die Ministerpräsidentin

Der Innenminister

Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos

Begründung

1. Allgemeiner Teil

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen berief am 10.2.1999 aus Anlass der Strandung des brennenden Holzfrachters „Pallas“ (Herbst 1998) vor der deutschen Nordseeküste die unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ unter der Leitung des Senators a.D. Claus Grobecker. Die Expertenkommission erhielt den Auftrag, das bisher bestehende maritime Notfallkonzept für die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee am Beispiel dieser Havarie zu bewerten und ggf. weiterzuentwickeln. Der am 16.2. 2000 vorgelegte Abschlussbericht der Expertenkommission enthielt insgesamt 30 Empfehlungen zur Verbesserung des maritimen Notfallmanagements. Neben Empfehlungen zur Änderung rechtlicher Vorgaben im internationalen und nationalen Bereich enthält er als zentrale Forderung zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge die Empfehlung Nr. 2 über die Bildung eines Havariekommandos. Diese Einrichtung soll die auf verschiedene Organisationseinheiten verteilten Entscheidungskompetenzen des Bundes und der Küstenländer bündeln. Dem Havariekommando soll darüber hinaus die zentrale Steuerung der Fort- und Weiterbildung des Einsatzpersonals sowie das Erarbeiten von konkreten Bekämpfungsstrategien für komplexe Schadenslagen auf See und die zentrale Öffentlichkeitsarbeit obliegen.

Die Bundesregierung hat mit Beschluss vom 15.3. 2000 eine interministerielle Bund/Länder - Projektorganisation eingerichtet, um die Empfehlungen der Expertenkommission zu bewerten und nach Maßgabe dieser Bewertung in konkrete Maßnahmen umzusetzen. Im Rahmen der Projektarbeit befasst sich die Teilprojektgruppe 5 „Struktur“ mit der Bewertung der Vorschläge zum Havariekommando.

Die bisherige Bewertung durch die Teilprojektgruppe bestätigt im wesentlichen die Einschätzung der unabhängigen Expertenkommission zum Erfordernis einer Organisationseinheit, die im Falle komplexer Schadenslagen eine einheitliche Einsatzführung aller Einsatzkräfte sicherstellt. Auch die Forderungen, solche Einsätze – soweit möglich- konzeptionell vorzubereiten, eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit sicherzustellen und die einsatzbezogene Fort- und Weiterbildung des Einsatzpersonals zu gewährleisten, werden begrüßt. Seitens der Teilprojektgruppe wurden folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- Die neue Organisationseinheit soll aus Mitarbeitern der heute bereits existierenden Einrichtungen des Bundes und der Küstenländer aufgebaut und durch weitere Mitarbeiter ergänzt werden. Bereits in Teilbereichen des maritimen Notfallmanagements bestehende Bund-Länder-Kooperationen sollen in die neue Organisationseinheit integriert werden.

- Der Leiter des Havariekommandos erhält ein Selbsteintrittsrecht insoweit, als er im Vorfeld eines komplexen Schadensereignisses die einheitliche Einsatzführung übernehmen kann. Die Übernahme der Einsatzleitung ist für alle „betroffenen“ Stellen der Vertragspartner verbindlich. Damit sollen Kompetenzkonflikte, die die Einsatzführung verzögern oder erschweren könnten, vermieden werden. Im Falle komplexer Schadenslagen oder im Falle eines Ersuchens der zuständigen Bundes- oder Landesbehörden muss das Havariekommando demgegenüber die Einsatzleitung übernehmen.

- Das Havariekommando soll zukünftig in der Alltagsorganisation als Kompetenzzentrum und im Einsatzfall als Stab tätig werden. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei, dass das Kompetenzzentrum mit seinen Sachbereichen und dem dort ständig tätigen Personal im Einsatzfall zum Havariestab aufwächst, wodurch eine unmittelbare Kommunikation und schnelle Entscheidungsfindung auf der Fachebene ermöglicht wird. Dies wird unterstützt durch das Maritime Lagezentrum, welches im 24-Stunden-Dienstbetrieb alle für einen Einsatzfall relevanten Daten erfasst, bewertet und ggf. die erforderlichen Alarmierungen auslöst sowie Sofortmaßnahmen ergreifen kann.

- Die Einsatzleitung durch das Havariekommando erfolgt im Wege der Auftragstaktik, d.h. das Havariekommando gibt den zuständigen Stellen des Bundes und der Länder die Ziele und Prioritäten der Schadenbekämpfung vor, die diese mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Personal und den entsprechenden Sachmitteln in eigener Verantwortung umsetzen.

- Obwohl das Havariekommando als einheitliche und eigenständige Organisationseinheit zukünftig sowohl Aufgaben des Bundes als auch solche der Küstenländer wahrnehmen wird, handelt es sich nicht um einen Fall der verfassungsrechtlich unzulässigen Mischverwaltung, da die grundgesetzlichen Kompetenzzuweisungen beachtet werden. Soweit der Leiter des Havariekommandos als Beschäftigter des Bundes auch die Mitarbeiter der Küstenländer im Havariekommando führt, liegt ein Fall der verfassungsrechtlich zulässigen Organleihe vor. Die Küstenländer bedienen sich des Bundesbediensteten zur Erfüllung

der ihnen obliegenden Aufgaben gegenüber den eigenen Mitarbeitern. Insoweit unterliegt er auch der Aufsicht der Länder. Nimmt der Leiter des Havariekommandos Landesaufgaben wahr, so geschieht dies in deren Auftrag und damit letztlich auch in der Verantwortung der Länder. Die Zuordnung einzelner Maßnahmen zum Aufgabenkreis des Bundes oder der Küstenländer ergibt sich aus der jeweiligen gesetzlichen Kompetenzzuweisung. Da der Leiter des Havariekommandos bzw. seine Beauftragten im Havariekommando nicht unmittelbar gegenüber Dritten tätig werden, sondern immer über die an sich zuständige Stelle des Bundes oder der Länder (Auftragstaktik), wird diese Zuordnung auch nach außen sichtbar.

2. Besonderer Teil

Präambel

In der Erkenntnis, dass bestehende Kompetenzzuweisungen nicht ohne Änderungen des Grundgesetzes verschoben werden können, sollen mit dieser Vereinbarung zulässige Bund-Länder-Kooperationen in allen Bereichen des maritimen Unfallmanagements ermöglicht werden. Die Vereinbarung regelt die zukünftige Zusammenarbeit des Bundes und der Küstenländer unter einheitlicher Leitung, ohne das verfassungsrechtliche Verbot der Mischverwaltung zu verletzen. Im Mittelpunkt steht dabei die sogenannte taktische Einsatzführung durch eine neue Organisationseinheit (Havariekommando), die im Falle einer sog. komplexen Schadenslage auf See die einheitliche Bekämpfungsstrategie über die jeweils zuständigen Behörden des Bundes und der Küstenländer sicherstellt. Soweit der Leiter des Havariekommandos als Beschäftigter des Bundes Landesbedienstete führt oder im Rahmen der taktischen Einsatzführung den zuständigen Landesbehörden Bekämpfungsziele vorgibt, geschieht dies im Wege der sog. Organleihe. Sein Handeln erfolgt insoweit in der Verantwortung des jeweiligen Küstenlandes.

Zu § 1

Absatz 1 stellt klar, dass es sich beim „Havariekommando“ um eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer handelt, das aus den vorhandenen Organisationseinheiten der Vereinbarungspartner aufgebaut werden soll. Die heute bereits vorhandene Fachkompetenz bei den zuständigen Bundes- und Landesbehörden soll in dieser neuen Organisationseinheit gebündelt werden.

In Absatz 2 werden die Organisationsstrukturen des Havariekommandos im Alltagsbetrieb und im Einsatzfall beschrieben. In der Alltagsorganisation handelt es sich um ein Kompetenzzentrum, in dem alle für einen Einsatzfall relevanten Daten gesammelt und bezogen auf die Bekämpfungsstrategie für eine komplexe Schadenslage ausgewertet werden. Gleichzeitig ist es zentraler Ansprechpartner für alle Fragen des maritimen Notfallmanagements. In der Einsatzorganisation erwächst aus dem Kompetenzzentrum der Havariestab, der für die Durchführung konkreter Bekämpfungsmaßnahmen zuständig und verantwortlich ist. Kernzelle der zentralen Einsatzleitung ist das „Maritime Lagezentrum“, das sowohl in der Alltags- als auch in der Einsatzorganisation - dann als Stabsbereich „Lage“ - betrieben wird. Einzelheiten zu den Aufgaben des Maritimen Lagezentrums in der Alltags- und Einsatzorganisation sind in § 3 geregelt.

Absatz 3 regelt das Zusammenführen der Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen in allen relevanten Bereichen des maritimen Notfallmanagements. Heute auf Bund und Küstenländer verteilte Kompetenzen und die daraus resultierenden Verantwortlichkeiten sollen in einer gemeinsamen Stelle wahrgenommen werden. Die einzelnen Aufgabenfelder des maritimen Notfallmanagements sind in § 6 Absatz 2 aufgezählt und korrespondieren mit z.T. heute bereits bestehenden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Küstenländern, z.B. der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, Vereinbarungen zur Brandbekämpfung auf See und in den Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen.

Absatz 4 definiert die „komplexe Schadenslage“, soweit dies für die Anwendung der Vereinbarung erforderlich ist. Dabei werden bewusst keine einzelnen, für eine komplexe Schadenslage relevante Kriterien oder Schwellen genannt, sondern es wird eine abstrakte Beschreibung vorgenommen. Maßgeblich für den Einsatz des Havariestabes ist demnach, dass zum einen eine Gefahr oder Störung bestimmter Rechtsgüter vorliegt und außerdem die Einsatzkräfte und -mittel des täglichen Dienstes der zuständigen Organisationseinheiten des Bundes oder der Küstenländer nicht ausreichen bzw. die Zuständigkeit mehrerer Aufgabenträger berührt und eine einheitliche Führung erforderlich macht. Vor dem Hintergrund des in § 9 Abs.1 geregelten Selbsteintrittsrechts des Leiters des Havariekommandos erscheint diese abstrakte Definition für die Anwendung der Vereinbarung ausreichend. In der Dienstvorschrift sollen einzelne Kriterien und Schwellen für das Vorlie-

gen einer komplexen Schadenslage geregelt und indikativ Beispielfälle benannt werden, um die Abgrenzung zu den Aufgaben vorhandener Organisationseinheiten des Bundes (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Koordinierungsverbund Küstenwache) und denen der Küstenländer (Wasserschutzpolizeien, Wasserbehörden) zu erleichtern.

Zu § 2

Der Geltungsbereich der Vereinbarung regelt gleichzeitig auch die örtliche Zuständigkeit des Havariekommandos. Für alle dort genannten Zuständigkeitsgebiete besteht bereits heute eine Zuständigkeit der Vereinbarungspartner.

Absatz 1 Nr. 1 erfasst das Gebiet, in dem der Bund aufgrund internationaler Vereinbarungen außerhalb der des deutschen Hoheitsgebietes und der Ausschließlichen Wirtschaftszone für Maßnahmen der maritimen Notfallvorsorge zuständig ist.

In der sog. Ausschließlichen Wirtschaftszone nach dem UN- Seerechtsübereinkommen (Abs. 1 Nr. 2) ist allein der Bund für Maßnahmen der maritimen Notfallvorsorge zuständig, ohne dass diese Zone zum Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gehört.

Zu den Seewasserstraßen gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes gehören die Küstenmeere von Nord- und Ostsee zwischen den sog. Uferlinien bei mittlerem Tidehochwasser und der jeweiligen seewärtigen Grenze zur Ausschließlichen Wirtschaftszone. Durch die Bezugnahme auf die entsprechende Regelung des Bundeswasserstraßengesetzes wird klargestellt, dass die mittlere Hochwasserlinie maßgeblich ist. Der Geltungsbereich der Vereinbarung umfasst daher auch den Bereich zwischen dem Festland und den vorgelagerten Inseln.

Des weiteren gilt die Vereinbarung auf den in Abs.1 Nr. 4 genannten verkehrsrechtlich als Seeschiffahrtsstraßen ausgewiesenen Binnenwasserstraßen des Bundes, mit Ausnahme des auf die Freie und Hansestadt Hamburg delegierten Bereichs der Elbe. Nr. 4 beschränkt mithin die örtliche Zuständigkeit des Havariekommandos auf die dort aufgezählten, vom Verkehrsaufkommen besonders bedeutsamen Seeschiffahrtstraßen. Gem. § 6 Abs. 3 können dem Havariekommando weitere Aufgaben - auch außerhalb des Gebietes gem. § 2 Abs. 1 - durch Vereinbarung zugewiesen werden (z.B. landseitige Maßnahmen bei der Schadstoffunfallbekämpfung).

Da die kommunalen Gebietskörperschaften nicht Vertragspartner werden, bleiben deren Zuständigkeiten von der Vereinbarung unberührt (Abs. 2). Eine Einbeziehung der kommunalen Zuständigkeiten in die Vereinbarung würde zumindest umfangreiche Änderungen landesrechtlicher Vorschriften voraussetzen.

Absatz 3 betrifft die Feststellung des Katastrophenfalls. Die z.T. beim Land und in den sog. inkommunalisierten Bereichen der Binnenwasserstraßen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 4 den kommunalen Gebietskörperschaften obliegende Feststellung des Katastrophenfalls wird von der Vereinbarung nicht berührt. Die Länder werden die zuständigen Behörden – soweit zulässig - anweisen bzw. ihnen empfehlen, dem Havariekommando im Katastrophenfall den Einsatzabschnitt „See“ zu übertragen.

Zu § 3

Diese Vorschrift regelt die personelle Zusammensetzung und den Sitz des Havariekommandos. Durch die Vereinbarung des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom 27.4.1995 wurden auf Seiten der Vertragspartner jeweils Sonderstellen gebildet und mit entsprechendem Personal und Sachmitteln ausgestattet (Sonderstelle des Bundes –SBM-, Sonderstelle der Küstenländer –SLM-). Die den Sonderstellen nach dieser Vereinbarung obliegenden Aufgaben werden zukünftig im Havariekommando wahrgenommen (sog „starre Verweisung“). Personal und Sachmittel der Vereinbarungspartner werden insoweit überführt. Weiteres Personal der Partner wird dem Havariekommando durch

§ 2 Satz 2 zugeführt. Maßstab hierfür sind die in § 6 genannten Aufgaben, einschließlich der Führung des Lagebildes im Maritimen Lagezentrum. Da § 6 der Vereinbarung sowohl die Aufgaben im Einsatzfall (§ 6 Abs. 1) als auch die des Alltagsbetriebs (§ 6 Abs.2) regelt, kann die personelle Verstärkung ständig und auch einsatzbezogen erfolgen.

Als Sitz des Havariekommandos wurde Cuxhaven bestimmt. Ausschlaggebend hierfür ist die dort heute schon weitestgehend vorhandene Infrastruktur aller Vereinbarungspartner zur Maritimen Notfallvorsorge.

Zu § 4

In § 4 werden der personelle Aufbau des Maritimen Lagezentrums und dessen Aufgaben beschrieben.

Das im Maritimen Lagezentrum tätige Personal wird durch Beschäftigte der Wasserschutzpolizeien der Länder und Beschäftigte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im 24-Stundenbetrieb besetzt. Durch die Regelung soll die hälftige Besetzung des Maritimen Lagezentrums durch die Vereinbarungspartner im Schichtbetrieb sichergestellt werden.

In der Alltagsorganisation besteht die Aufgabe des Maritimen Lagezentrums darin, kontinuierlich alle für einen Einsatzfall relevanten Informationen zu erfassen, aufzubereiten und auszuwerten. Die Informationen erhält es von den bestehenden Organisationseinheiten der Partner, insbesondere von den Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer und den Küstenwachzentren. Um eine objektive Bewertung der Lage zu ermöglichen, verpflichten sich die Vertragspartner, ihre jeweiligen Organisationseinheiten anzuweisen, alle relevanten Informationen unverzüglich dem Maritimen Lagezentrum zur Verfügung zu stellen (§ 8 Abs. 1). Das Maritime Lagezentrum erhält damit ein Auskunftsrecht gegenüber den zuständigen Stellen.

Dem Maritimen Lagezentrum obliegt darüber hinaus Alarmierung für den Einsatzfall sowie das Ergreifen von Sofortmaßnahmen zur Abwehr bzw. Bekämpfung komplexer Schadenslagen. In der Dienst- bzw. Stabsdienstordnung werden hierzu weitere Festlegungen zu treffen sein, um eine klare Aufgabenabgrenzung zu den vorhandenen Organisationseinheiten, insbesondere den jeweils örtlich zuständigen Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vornehmen zu können. Durch entsprechende Organisationsentscheidungen der Partner ist die Beachtung der Zuständigkeiten und Schnittstellen sicherzustellen.

Satz 3 regelt den Übergang der Aufgaben des sog. Zentralen Meldekopfes auf das Maritime Lagezentrum. Darüber hinaus sollen bereits heute aufgrund internationaler und nationaler Regelungen zentral wahrgenommene „Meldeaufgaben“ zukünftig einheitlich im Maritimen Lagezentrum wahrgenommen werden.

Satz 4 eröffnet die Möglichkeit weiterer Aufgabenübertragungen (z.B. Zentrale Meldestelle für Gefahrguttransporte auf See, Seewarndienst). Diese flexible Regelung ist insbesondere im Hinblick auf europarechtliche Entwicklungen erforderlich.

Zu § 5

Absatz 1 regelt die von den Vertragspartnern als unbedingt erforderlich angesehene einheitliche Leitung des Havariekommandos. Auch für den Alltagsbetrieb unterstellen die Ver-

tragsparteien ihre jeweiligen Beschäftigten dem Leiter des Havariekommando. Für die Beschäftigten des Bundes wird dies durch eine entsprechende Organisationsentscheidung geschehen. Die Küstenländer beauftragen den Leiter des Havariekommandos durch die Vereinbarung (Abs.1 Satz 2), die Leitung (Führung der Mitarbeiter und Lenkung der Sachmittel) in ihrem Namen auszuüben. Die Länder üben ihre Aufsicht über ihre Beschäftigten immer über den Leiter des Havariekommandos aus und nicht unmittelbar.

Absatz 2 stellt zunächst klar, dass der Leiter des Havariekommandos Beschäftigter des Bundes ist. Des weiteren regelt er das Auftragsverhältnis zwischen dem Leiter des Havariekommandos und den Küstenländern bei der Wahrnehmung von Landesaufgaben. Soweit er Aufgaben wahrnimmt, die nach der Kompetenzordnung des GG den Küstenländern zugewiesen sind, bedienen diese sich des Leiters des Havariekommandos (Beschäftigter des Bundes) zur Herbeiführung entsprechender Entscheidungen über die Bekämpfungsziele und –strategie. Die Küstenländer tragen insoweit auch die Verantwortung für alle diesbezüglichen Entscheidungen des Leiters des Havariekommandos bzw. seiner Beauftragten.

Zu § 6

Absatz 1 beschreibt die Aufgaben des Havariekommandos bei einer komplexen Schadenslage. In der sog. Einsatzorganisation obliegt dem zum Havariestab aufgewachsenen Kompetenzzentrum (§ 1 Abs.2 Satz 2) die zentrale Einsatzführung (Einzelheiten hierzu vgl. § 9 Abs. 2). Nach den Feststellungen der unabhängigen Expertenkommission sowie den Ergebnissen der interministeriellen Projektarbeit lassen sich die unterschiedlichen Folgen eines komplexen Schadensereignisses auf See nicht durch Einzelpersonen, sondern nur durch die Zusammenführung von Kompetenzen verschiedener Fachbereiche (z.B. Brand- und Schadstoffbekämpfung, Brandbekämpfung und Verletztenfürsorge) bewältigen. Dies wird durch die Integration der Mitarbeiter des Kompetenzzentrums in den Havariestab - wobei die Sachbereiche des Havariestabes denen des Kompetenzzentrums weitgehend entsprechen - sowie durch die Hinzuziehung weiterer fachkundiger Mitarbeiter aus der Behördenorganisation der Vertragspartner (vgl. § 7 Abs. 1) und externer Berater gewährleistet.

Daneben obliegt dem Havariekommando die zentrale Information der Öffentlichkeit über das Schadensereignis und die Bekämpfung seiner Folgen. Dieser zentralen Öffentlichkeitsarbeit kommt eine besondere Bedeutung zu, da nur so eine zeitnahe und sachge-

rechte Information über das Geschehen möglich ist. Bei komplexen Schadensereignissen auf See soll das Havariekommando zukünftig auch der zentrale Ansprechpartner der Medien sein. Um dies sicherzustellen, werden die Vertragspartner ihre Behörden jeweils anweisen, im Einsatzfall entsprechende Anfragen an das Havariekommando weiterzuleiten und von einer eigenen Beantwortung Abstand zu nehmen.

Absatz 2 beschreibt (nicht abschließend) die Aufgaben des Havariekommandos im Alltagsbetrieb. Dabei dient die Aufgabenwahrnehmung im Alltagsbetrieb in erster Linie der effektiven Vorbereitung auf den Einsatzfall. Hierzu werden beispielsweise verlässliche Grundlagen für die Zusammenarbeit mit den Behörden des Bundes und der Küstenländer im Einsatzfall zu erarbeiten sein.

Darüber hinaus soll das Havariekommando auch ein Mitsprache- und Vorschlagsrecht bezüglich der Beschaffung erforderlicher Einsatzmittel haben, wobei die Beschaffung selbst Sache der zuständigen Stellen des Bundes und/oder der Länder bleibt.

In seiner Funktion als zentraler Ansprechpartner für Fragen des maritimen Notfallmanagements soll es zukünftig auch in entsprechenden internationalen und nationalen Gremien mitwirken.

Im Rahmen der konzeptionellen Aufgaben soll ihm auch die Planung, Durchführung und Auswertung entsprechender Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, einschließlich entsprechender Übungen sowohl für die Mitarbeiter des Havariekommandos, als auch für die Einsatzkräfte der Vertragspartner obliegen. Hierzu bedient es sich entsprechender Einrichtungen des Bundes (Sonderstelle für Schiffssicherung beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Sonderstelle für Aus- und Fortbildung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte) und der Küstenländer.

Absatz 3 enthält eine Öffnungsklausel für die Übertragung weiterer Aufgaben durch die Vertragspartner innerhalb des örtlichen Zuständigkeitsbereichs. Durch gesonderte Vereinbarungen kann auch die örtliche Zuständigkeit des Havariekommandos erweitert (z.B. Schadstoffunfallbekämpfung) werden.

Zu § 7

Absatz 1 regelt das Aufwachsen des Kompetenzzentrums zum Havariestab. Dabei nehmen zunächst die Mitarbeiter des Kompetenzzentrums und des Maritimen Lagezentrums die ihnen zuvor zugewiesenen Tätigkeiten im Havariestab wahr. Darüber hinaus wird der Havariestab um das für die Bekämpfung der komplexen Schadenslage erforderliche

Fachpersonal der Vereinbarungspartner ergänzt. Im Alarmplan ist festzulegen, um welche Kräfte es sich im einzelnen handelt.

Soweit erforderlich, werden Verbindungspersonen zu den jeweils zuständigen Behörden der Partner hinzugezogen, um einen kontinuierlichen und zeitnahen Informationsfluss zwischen allen Beteiligten sicherzustellen.

Die Partner räumen dem Leiter des Havariekommandos darüber hinaus das Recht ein, externe Fachberater hinzuzuziehen, sofern dies für das Havariemanagement erforderlich ist (z.B. notärztliche Berater, Umweltberater).

Absatz 2 verweist bezüglich des Aufwachsens, der Verstärkung und der Arbeit im Havariestab auf entsprechende Regelungen der Dienstvorschrift. Gleichzeitig stellt § 7 Abs. 2 klar, dass es eine einheitliche Dienstvorschrift für den Alltagsbetrieb als Kompetenzzentrum und die Einsatzorganisation (Havariestab) geben wird.

Zu § 8

Absatz 1 regelt den Informationsfluss von den Behörden der Partner zum Havariekommando. Durch organisatorische Vorgaben gegenüber den jeweiligen Behörden regeln Bund und Küstenländer Art, Zeitpunkt und Umfang der dem Havariekommando zuzuleitenden Informationen. Damit erhält das Havariekommando einen umfassenden Auskunftsanspruch gegenüber allen betroffenen Bundes- und Landesbehörden.

Durch Absatz 2 verpflichten sich Bund und Küstenländer, dem Havariekommando alle für die Bekämpfung einer komplexen Schadenlage in Betracht kommenden Einsatzkräfte und Einsatzmittel sowie deren Einsatzbereiche und Fähigkeiten (Einsatzwert) zu benennen. Darüber hinaus obliegt den Partnern bzw. den jeweiligen Behörden der Partner die Pflicht zur Pflege dieser Daten bzw. Meldungen. Hierdurch soll das Havariekommando in die Lage versetzt werden, jederzeit über eine aktuelle Übersicht aller vorhandenen Einsatzkräfte und –mittel zu verfügen, ohne zunächst ggf. umfangreiche eigene Ermittlungen bei den personal- oder sachmittelführenden Organisationseinheiten anstellen zu müssen.

Durch Absatz 3 verpflichten sich der Bund und die Küstenländer, ihre verfügbaren Einsatzkräfte und –mittel dem Havariekommando zur Erfüllung seiner Aufträge bereit zu stellen. Die Einsatzleitung erfolgt nach Maßgabe des § 9 Abs. 2.

Wegen der verfassungsrechtlichen Vorgaben (Art. 87a GG) wird der Einsatz der Bundeswehr durch gesonderte Vereinbarung geregelt.

Zu § 9

Diese Vorschrift beschreibt die Voraussetzungen und Handlungsmöglichkeiten des Havariekommandos zur Bekämpfung einer komplexen Schadenslage (Einsatzfall).

Absatz 1 regelt zunächst die Möglichkeiten der Übernahme der Einsatzleitung durch den Leiter des Havariekommandos. Satz 1 gewährt ihm ein Selbsteintrittsrecht in den Fällen, in denen eine komplexe Schadenslage unmittelbar droht und objektive Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass sich eine komplexe Schadenslage im Sinne des § 1 Abs. 4 entwickeln könnte (z.B. brennendes Fahrzeug mit unmittelbar drohendem Schadstoffaustritt).

Satz 2 normiert die Verpflichtung zur Übernahme der Einsatzleitung, sofern eine komplexe Schadenslage vorliegt oder die jeweils zuständige Stelle der Küstenländer oder der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den Leiter des Havariekommandos um die Übernahme ersucht. Satz 2 korrespondiert insoweit mit § 1 Abs. 4, als dass die zuständigen Behörden der Vertragspartner zunächst prüfen, ob die Voraussetzungen eines Einsatzfalles vorliegen, insbesondere, ob das vorhandene behördeneigene Personal ausreicht, um die Folgen eines Schadensereignisses wirksam zu bekämpfen. Die Übernahmeverpflichtung auf Ersuchen der zuständigen Behörden soll negative Kompetenzkonflikte, die eine wirksame Bekämpfung einer Störung oder Gefahr behindern würden, vermeiden.

Satz 3 dient als Korrektiv zur Übernahmeverpflichtung des Satzes 2. Kompetenzstreitigkeiten sollen ausschließlich über die Kostenregelung aufgefangen werden. Lag dem Ersuchen keine komplexe Schadenslage zugrunde, sind die durch die Einsatzleitung des Havariekommandos entstandenen Kosten des Einsatzes nach den Grundsätzen der Amtshilfe von der/den an sich zuständigen Behörden zu tragen.

Absatz 2 beschreibt die Führungstätigkeit des Leiters des Havariekommandos. Er alarmiert und führt die bereitgestellten Einsatzkräfte im Wege der Auftragstaktik, d.h. er gibt den zuständigen Stellen (personal- und sachmittelführenden Behörden und sonstigen Organisationseinheiten) die Ziele der Bekämpfung vor (Satz 2). Die zuständigen Stellen entscheiden wie diese Ziele umgesetzt werden (z.B. mit welchem Gerät und mit welchem Personal). Sie melden alle eingeleiteten Maßnahmen unmittelbar gem. § 8 Abs. 1 dem Havariekommando zurück. Die dem Leiter des Havariekommandos vertraglich eingeräumte Kompetenz schließt erforderliche Prioritätensetzungen bei der Bekämpfung (Strategie) ein.

Satz 3 trägt der Tatsache Rechnung, dass die Aufgabe der Suche und Rettung auf See der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger übertragen wurde. Deshalb ist in der gesonderten Vereinbarung insbesondere das Verhältnis zwischen dem Havariekommando und den Einsatzkräften der Deutschen Gesellschaft einerseits und zwischen dem Havariekommando und dem MRCC Bremen (Maritime Rescue Coordination Center), der zentralen Einsatzleitstelle für die Suche und Rettung auf See, zu regeln.

Absatz 3 regelt das Innenverhältnis zwischen dem Leiter des Havariekommandos und den jeweiligen Aufsichtsbehörden des Bundes und der Küstenländer. Die Partner versichern sich gegenseitig, dem Leiter des Havariekommandos eine weitgehende fachliche Unabhängigkeit einzuräumen. Die Partner sind sich einig, dass eine effiziente Einsatzleitung nur dann gewährleistet werden kann, wenn der Leiter des Havariekommandos weitgehend fachlich unabhängig entscheiden kann und sich die jeweiligen aufsichtsführenden Stellen der Partner mit fachlichen Weisungen zurückhalten. Dies gilt um so mehr, als er bei seiner Einsatzführung sowohl Bundesaufgaben als auch Aufgaben eines oder sogar mehrerer Küstenländer wahrnimmt und hierbei Interessenkollisionen nicht ausgeschlossen werden können. Unter Ausschöpfung des verfassungsrechtlichen Rahmens soll der Leiter des Havariekommandos gegenüber den zuständigen Stellen der Partner eine starke Position erhalten.

Gem. Absatz 4 entscheidet der Leiter des Havariekommandos über das Ende seiner Einsatzführung. Mit seiner Erklärung endet auch die Mobilisierung zusätzlicher Einsatzkräfte und –mittel im Havariekommando und bei den ausführenden Stellen der Partner. Gleichzeitig wird der Zeitpunkt der Übernahme der Einsatzleitung durch die an sich zuständigen Stellen der Partner dokumentiert.

Seine Entscheidung unterliegt der Überprüfung durch das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge (vgl. § 11 Abs.3).

Zu § 10

Es handelt sich um die zentrale Kostenvorschrift der Vereinbarung.

Gem. Absatz 1 folgt die Verteilung der Kosten grundsätzlich der jeweiligen Verwaltungszuständigkeit (§ 104a GG). Sofern dies im Einzelfall nicht möglich ist, enthält § 10 Abs. 1 eine Öffnungsklausel für anderweitige Regelungen in den Spezialvereinbarungen zur Maritimen Notfallvorsorge (z.B. Vereinbarung zur Schiffsbrandbekämpfung, da

hier z.T. die Bekämpfungskosten nicht eindeutig der jeweiligen Verwaltungszuständigkeit zugeordnet werden können; vgl. BVerwG Verkehrsblatt 1987, 355 ff.).

Absatz 2 regelt die Verteilung von Kosten für gemeinsame Maßnahmen zur Bekämpfung komplexer Schadenslagen, die nicht bereits durch Abs. 1 oder entsprechende Regelungen in gesonderten Vereinbarungen gedeckt sind. Wegen sich überlappender Zuständigkeiten der Partner in allen Bereichen des maritimen Notfallmanagements und der insoweit unmöglichen Kostenzuordnung auf einzelne Partner soll eine hälftige Verteilung zwischen dem Bund einerseits und den Küstenländern andererseits erfolgen

Dies gilt auch für Kosten, die einem Partner durch Beschädigungen an Fahrzeugen, Geräten und Einrichtungen bei der Durchführung gemeinsamer Maßnahmen erwachsen, da auch hier eine eindeutige Zuordnung nicht möglich ist.

Absatz 3 regelt die Kostenverteilung zwischen den Küstenländern durch eine Verweisung auf die vorbereitete und gleichzeitig abzuschließende (revidierte) Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV).

Die Kostenverteilungsregelung entspricht derjenigen der BLV vom 27.4.1985. Eine Änderung des Schlüssels ist nicht beabsichtigt.

Absatz 4 enthält einen Änderungsvorbehalt für die Spezialvereinbarungen zur Maritimen Notfallvorsorge. In begründeten Ausnahmefällen kann von der Kostenverteilung zwischen dem Bund und den Ländern abgewichen werden.

Durch Absatz 5 verpflichtet sich der Bund, die erforderlichen Diensträume für das Havariekommando sowie alle erforderlichen Einrichtungen und Hilfsmittel für sämtliche Mitarbeiter bereit zu stellen. Dieser Regelung liegt der Wille aller Vertragspartner zugrunde, alle Arbeitsplätze des Havariekommandos entsprechend bzw. kompatibel auszustatten. Insoweit erfolgt eine einheitliche bedarfsorientierte Beschaffung von Einrichtungen und Hilfsmittel durch den Bund. Die Küstenländer lösen die Kosten der Arbeitsplätze ihrer Mitarbeiter durch eine jährliche Pauschale an den Bund ab. Die Pauschalierung erfolgt nach Maßgabe entsprechender Richtlinien des Bundesministeriums für Finanzen.

Gem. Absatz 6 verpflichten sich Bund und Küstenländer, ihre jeweils vorhandenen Meldeorganisationen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Da die Meldeorganisationen des Bun-

des und der Küstenländer bereits vorhanden sind, entstehen keine zusätzlichen „havariekommandobedingten“ Kosten.

Absatz 7 soll sicherstellen, dass sich die Partner wechselseitig sämtliche Vergünstigungen/Ermäßigungen anrechnen lassen können, selbst wenn diese Vergünstigung nur einer der Partner in Anspruch nehmen kann.

Absatz 8 regelt die Kostenverteilung im Innenverhältnis der Partner. Auch bei Maßnahmen, die durch das Havariekommando veranlasst wurden, bleibt es bei der jeweiligen Verantwortlichkeit des Bundes und der Küstenländer, entsprechend der gesetzlichen Kompetenzzuweisung. Erstattungen Dritter (z.B. Versicherungen) werden zwischen dem Bund und den Küstenländern gem. § 10 Abs. 2 aufgeteilt. Die Verteilung innerhalb der Küstenländer erfolgt gem. § 10 Abs. 3 nach der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1995, der unverändert in § 8 Abs. 2 der revidierten Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom2002 übernommen wurde.

Durch Absatz 9 wird der Bund ermächtigt, Ansprüche aus gemeinsamen Maßnahmen im Sinne des § 10 Abs. 2, auch wenn es sich um Aufgaben der Küstenländer gehandelt hat, geltend zu machen, durchzusetzen oder abzuwehren. Für gerichtliche Verfahren wird insoweit eine Prozessstandschaft des Bundes begründet.

Absatz 10 enthält Bestimmungen über die Rechnungsführung und die Anwendung bundesrechtlicher Regelungen auf die Haushalts- und Wirtschaftsführung des Havariekommandos.

Absatz 11 schließlich enthält einen Regelungsvorbehalt für weitere Einzelheiten der Kostenberechnung, der Pauschalierung bestimmter Kosten, des Abrechnungsverfahrens sowie der Haushaltsprüfung.

Zu § 11

Es soll ein gemeinsames Gremium der Partner geschaffen werden, das für die Beratung und Entscheidung von Grundsatzangelegenheiten des Havariekommandos zuständig ist. Die Partner betrachten dieses Gremium auch als „Schlichtungseinrichtung“ für Streitigkeiten zwischen ihnen bzw. dem Leiter des Havariekommandos und den Partnern.

Absatz 1 regelt die paritätische Besetzung des Kuratoriums. Jeder Partner entsendet einen Vertreter. Gleichzeitig wird die Mindestzahl der Sitzungen im Jahr festgelegt. Der Leiter des Havariekommandos ist verpflichtet, bei dieser Sitzung einen Tätigkeitsbericht vorzulegen.

Absatz 2 beschreibt die Aufgaben des Kuratoriums. Es soll in erster Linie Grundsatzangelegenheiten, wie die für das Havariekommando erforderlichen Dienstvorschriften, durch einvernehmliche Entscheidung regeln.

Absatz 3 regelt besondere Entscheidungskompetenzen des Kuratoriums zur Übertragung weiterer Aufgaben, soweit diese durch die Vereinbarung zugelassen sind und zu der Frage, ob der Übernahme der Einsatzleitung durch das Havariekommando auf Ersuchen einzelner Behörden der Partner tatsächlich eine komplexe Schadenslage zugrunde lag oder nicht. Außerhalb des Abs. 2 (Grundsatzangelegenheiten) wird durch diese Vorschrift die Entscheidungskompetenz des Kuratoriums auf die dort ausdrücklich benannten Bereiche begrenzt.

Absatz 4 legt fest, dass sich das Kuratorium selbst eine Geschäftsordnung gibt. Diese Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich um ein gemeinsames Bund-Länder-Gremium handelt. Über die Gesetzesbindung des Art. 20 Abs. GG ist die Einhaltung von Gesetzen und anderen Rechtsvorschriften bei der Selbstverwaltung des Kuratoriums sichergestellt.

Zu § 12

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten, die Laufzeit, die Kündigung und die Bekanntgabe der Vereinbarung.

Absatz 1 normiert die unbegrenzte Laufzeit der Vereinbarung und den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Da für das Inkrafttreten unterschiedliche Formerfordernisse beim Bund und bei den einzelnen Küstenländern zu erfüllen sind, hängt der Zeitpunkt vom Inkrafttreten des letzten (landesrechtlich erforderlichen) Zustimmungsgesetzes ab.

Daneben ist zu klären, ab welchem Zeitpunkt das Havariekommando seine Tätigkeit aufnimmt (vgl. auch § § 12 Abs. 5).

Absatz 2 regelt den Zeitpunkt der Aufgabenübergang der heute bereits existierenden Stellen des Bundes und der Küstenländer auf das Havariekommando.

Absatz 3 regelt die Formerfordernisse für Vertragsänderungen.

Absatz 4 bestimmt in Anlehnung an bereits bestehende Vereinbarung eine Kündigungsfrist von 5 Jahren. Die Frist berücksichtigt die Einbindung der Einsatzkräfte der Partner in die Bekämpfung einer komplexen Schadenslage, den Zeitraum der für eine Rückübertragung der Aufgaben auf die dann zuständigen Behörden der Partner sowie den Zeitraum, der für eine Auflösung des Havariekommandos erforderlich sein dürfte. Die neue Vereinbarung der Partner zur Schadstoffunfallbekämpfung enthält eine Regelung, wonach diese zeitgleich mit der Vereinbarung über das Havariekommando angepasst wird oder endet. Dies ist wegen der Regelung des § 3 Abs. 1 zwingend erforderlich.

Satz 2 dient einer klaren Berechnung der Kündigungsfrist ab dem Zeitpunkt der Kündigungserklärung.

Satz 3 gewährt den Vertragspartnern die Möglichkeit, einer erklärten Kündigung beizutreten oder mit den verbliebenen Partnern die Vereinbarung fortzusetzen (Satz 4). Die „Überlegungsfrist“ von sechs Monaten trägt dem Umstand eventuell erforderlicher bundes- oder landesinterner Meinungsbildungen und Abstimmungen Rechnung.

Absatz 5 regelt die öffentliche Bekanntmachung der Vereinbarung und des Zeitpunktes der Arbeitsaufnahme des Havariekommandos.

**Vereinbarung
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern
Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein
über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen**

Die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

- im Folgenden Bund genannt -

und

die Freie Hansestadt Bremen,
vertreten durch den Senator für Bau und Umwelt,

die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch den Senat,

das Land Mecklenburg-Vorpommern,
vertreten durch den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
dieser vertreten durch den Umweltminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern,

das Land Niedersachsen,
vertreten durch den Niedersächsischen Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch das Niedersächsische Umweltministerium,

das Land Schleswig-Holstein,
vertreten durch die Ministerpräsidentin,
diese vertreten durch den Minister für Umwelt, Natur und Forsten

– im Folgenden Küstenländer genannt –

– Bund und Küstenländer im Folgenden Partner genannt –

schließen

vorbehaltlich der Zustimmung ihrer verfassungsmäßig berufenen Organe nachfolgende

Vereinbarung:

§ 1

Zweck

Die Partner haben eine Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos geschlossen. Zweck der vorliegenden Vereinbarung ist die Vorbereitung und Durchführung gemeinsamer Maßnahmen durch den Bund und die Küstenländer, um durch Schadstoffe drohende oder bereits eingetretene Verschmutzungen von Ufern, Gewässern und Stränden - verursacht durch ein plötzliches Ereignis - in den in § 3 bezeichneten Gebieten zu bekämpfen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) „Schadstoff“ ist jeder Stoff, der geeignet ist, beim Hineingelangen in ein Gewässer eine Beeinträchtigung der Umwelt zu verursachen, und zwar unabhängig davon, ob er verpackt oder unverpackt ins Wasser gelangt.

(2) Ein „komplexer Schadstoffunfall“ ist ein plötzliches Ereignis, bei dem Schadstoffe in das Gewässer gelangen oder zu gelangen drohen, wobei einer der nachstehend genannten Richtwerte überschritten wird:

a) Ölunfälle

Gebiet	Menge etwa
1. im freien Seeraum (seeseitig der 10-m-Tiefenlinie)	50 m ³ Öl
2. am Ufer- und Küstensaum (landseitig der 10- m- Tiefenlinie)	10 m ³ Öl
3. auf den Seeschiffahrtsstraßen (soweit nicht unter 1. oder 2.)	5 m ³ Öl

b) andere Schadstoffunfälle als Ölunfälle

Es ist eine nachhaltige Schädigung der unter Buchstabe a) und c) genannten Gebiete eingetreten oder zu besorgen.

c) weitere Kriterien

Gebiet	Ausdehnung oder Bezeichnung
1. Ufer und Böschungen	Länge etwa 3 km mit erheblichem Bedeckungsgrad im Flut- saumbereich
2. sensible Gebiete	Nationalparks, Naturschutzgebiete, Seehundbänke, Muschel- bänke, Rast-, Brut- und Nistplätze, Fremdenverkehrsgebiete

(3) „Gemeinsame Maßnahmen“ der Partner sind Vorkehrungen und Handlungen, die zur Erkennung und Beseitigung eines komplexen Schadstoffunfalls erforderlich sind. Sie stehen unter der Leitung des Havariekommandos gemäß der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos.

(4) „Fahrzeuge und Geräte“ sind alle Einheiten, die für gemeinsame Maßnahmen auf dem Gewässer, im Ufer-, Watt- und Strandbereich sowie in der Luft beschafft werden und dem Havariekommando zum Einsatz zur Verfügung stehen.

§ 3

Örtlicher Geltungsbereich

Die gemeinsamen Maßnahmen erstrecken sich auf

1. die Hohe See im „Nordseegebiet“ nach Artikel 2 des Übereinkommens vom 13. September 1983 zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Januar 1995 (Bonn-Übereinkommen, BGBl. 1995 II S. 179) und im „Ostseegebiet“ nach Artikel 1 des Übereinkommens vom 9. April 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes (Helsinki-Übereinkommen, BGBl. 1994 II S. 1397),
2. die Küstengewässer nach den jeweiligen Landeswassergesetzen,
3. die Seeschiffahrtsstraßen,
4. die Häfen Bremens und Hamburgs,
5. die Ufer und Strände in den unter den Nummern 2, 3 und 4 aufgeführten Gebieten,
6. die angrenzenden Wasser- und Landflächen, soweit die Verschmutzung auf ein Ereignis innerhalb der unter den Nummern 1 bis 4 aufgeführten Gebiete zurückzuführen ist.

§ 4

Verbindungsstelle der Küstenländer beim Havariekommando

- (1) Bei Eintritt eines komplexen Schadstoffunfalls richtet der Leiter des Havariekommandos eine Verbindungsstelle innerhalb des Havariestabes beim Havariekommando ein, die mit dem/den Beauftragten des/der von der Verschmutzung voraussichtlich unmittelbar betroffenen Küstenlandes/ Küstenländer besetzt wird.
- (2) Diese Verbindungsstelle hat beratende Funktion und ist insbesondere für den Informationsaustausch zwischen dem Havariestab und der zuständigen Einsatzleitung des/der von der Verschmutzung betroffenen Küstenlandes/Küstenländer zuständig.
- (3) Die Küstenländer benennen dem Leiter des Havariekommandos die Stelle, über die ihre Beauftragten jederzeit erreichbar sind.
- (4) Bei der Anforderung von Hilfsmaßnahmen durch andere Staaten oder bei anderen Staaten auf Grund internationaler Vereinbarungen zur Zusammenarbeit bei Schadstoffunfällen entscheidet der Leiter des Havariekommandos nach Abstimmung mit den Beauftragten aller Küstenländer, ob und welche Hilfsleistungen gewährt oder in Anspruch genommen werden sollen.
- (5) Bei einem komplexen Schadstoffunfall im Hafen Hamburg überträgt der Leiter des Havariekommandos die Leitung der gemeinsamen Maßnahmen der zuständigen Behörde Hamburgs. Die gemeinsame Kostentragung für komplexe Schadstoffunfälle gemäß § 8 Absatz 1 wird davon nicht berührt.

§ 5

Koordinierungsausschuss zur Schadstoffunfallvorsorge

- (1) Für die Vorsorge gegen Schadstoffunfälle wird ein Koordinierungsausschuss eingerichtet. Er besteht aus einem Vertreter des Bundes und je einem Vertreter der Küstenländer sowie dem Leiter des Havariekommandos.

(2) Im Koordinierungsausschuss stimmen der Bund und die Küstenländer Grundsatzangelegenheiten zur Erfüllung dieser Vereinbarung ab, insbesondere ihre Maßnahmen zur Schadstoffunfallvorsorge hinsichtlich:

1. der Entwicklung von Bekämpfungsstrategien, Systemkonzepten und Beschaffungsprogrammen,
2. technischer Grundsätze für Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung von Fahrzeugen, Geräten, Bauten, Einrichtungen und sonstigen Ausrüstungen,
3. der Durchführung von Schulungen, Übungen und Erprobungen.

(3) Darüber hinaus stimmen die Küstenländer im Koordinierungsausschuss folgende, in ihrer Zuständigkeit liegenden Angelegenheiten ab:

1. Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung von Fahrzeugen, Geräten, Bauten, Einrichtungen und sonstigen Ausrüstungen nach § 7 Absatz 2,
2. im Benehmen mit dem Leiter des Havariekommandos Angelegenheiten der Beschäftigten der Küstenländer im Havariekommando, insbesondere Haushalts- und Personalangelegenheiten sowie Arbeitspläne und deren Erfolgskontrolle.

(4) Vorsitz und Geschäftsführung des Koordinierungsausschusses werden durch den Leiter des Havariekommandos wahrgenommen.

(5) Zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses können weitere Fachberater hinzugezogen werden.

(6) Näheres regelt eine Geschäftsordnung, die von den Partnern zu beschließen ist.

§ 6

Beschäftigte der Küstenländer im Havariekommando

Die Beschäftigten der Küstenländer sind innerhalb des Havariekommandos und des Havariestabes sowie bei Bekämpfungsmaßnahmen am Einsatzort vorrangig für die in die Zuständigkeit der Küstenländer fallenden Aufgaben einzusetzen. Einzelheiten über die organisatorische Einbindung dieser Beschäftigten sowie die Übernahme zusätzlicher Einzelaufgaben der Länder durch diese, werden in der Dienstvorschrift des Havariekommandos geregelt.

§ 7

Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung von Fahrzeugen, Geräten und Einrichtungen

(1) Der Bund beschafft, betreibt und unterhält die für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen auf der Hohen See (§ 3 Nr. 1) erforderlichen Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen.

(2) Die Küstenländer beschaffen, betreiben und unterhalten gemeinsam die für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in ihrem Zuständigkeitsbereich (§ 3 Nr. 2 bis 5) erforderlichen Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen.

(3) Die Absätze (1) und (2) gelten auch für Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen, die auf der Grundlage des Verwaltungsabkommens April 1975 und der Vereinbarung vom 27. April 1995 von den Partnern gemeinsam beschafft, betrieben und unterhalten wurden.

(4) Der Bund einerseits und die Küstenländer insgesamt oder einzelne Küstenländer andererseits können über Investitionsmaßnahmen, die die Zuständigkeitsbereiche mehrerer Partner berühren, hinsichtlich der gemeinsamen Finanzierung und des Betriebes von zu beschaffenden Fahrzeugen, Geräten und Einrichtungen gesonderte Vereinbarungen für den Einzelfall treffen.

(5) Über Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung nach Absatz 2 entscheiden die Küstenländer einvernehmlich, insbesondere hinsichtlich

1. der Bestimmung des auftraggebenden Küstenlandes für diese Maßnahmen;
2. der Bestimmung der geräteführenden Stelle;
3. der Vereinbarungen zwischen ihnen und der Verträge mit Dritten über Betrieb und Unterhaltung von Fahrzeugen und Geräten (Bereederungsverträge).

Die Unterlagen nach § 24 LHO für die Veranschlagung von Beschaffungsmaßnahmen werden vom auftraggebenden Küstenland im Einvernehmen mit den anderen Küstenländern aufgestellt und genehmigt. Unterlagen für die Ausführung stellt das auftraggebende Küstenland unter Beachtung des § 54 LHO und seiner jeweiligen Verwaltungsvorschriften auf. Die Aufstellung und Genehmigung obliegt dem auftraggebenden Küstenland.

§ 8

Kostenregelung / Abrechnungsverfahren

(1) Der Kostenanteil der Partner für gemeinsame Maßnahmen beträgt:

Bremen	2,5 %	Mecklenburg-Vorpommern	8,5 %
Bund	50,0 %	Niedersachsen	18,0 %
Hamburg	6,0 %	Schleswig-Holstein	15,0 %

(2) Die Kosten der Küstenländer werden von diesen gemeinsam nach folgendem Kostenschlüssel getragen:

Bremen	5 %	Niedersachsen	36 %
Hamburg	12 %	Schleswig-Holstein	30 %
Mecklenburg-Vorpommern	17 %		

(3) Für die Rechnungslegung über gemeinsame Maßnahmen der Partner gilt § 10 der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos.

§ 9

Inkrafttreten, Kündigung, Veröffentlichung

(1) Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Sie tritt am Tage nach der letzten Unterzeichnung oder mit dem Inkrafttreten des zuletzt beschlossenen Zustimmungsgesetzes in Kraft, frühestens jedoch mit der Arbeitsaufnahme des in § 1 genannten Havariekommandos.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung tritt die Vereinbarung vom 27. April 1995 zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen außer Kraft. Für die Abwehr, Geltendmachung und Durchsetzung von Ansprüchen, die während der Geltungsdauer der Vereinbarung vom 27. April 1995 begründet wurden, gilt deren § 10 Absatz 7 fort.

(3) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Zustimmung aller Partner und der Schriftform.

(4) Jeder Partner kann diese Vereinbarung mit einer Frist von fünf Jahren kündigen. Die Kündigung ist den übrigen Partner schriftlich bekannt zu geben. Das Jahr der Kündigungserklärung bleibt bei der Berechnung der Kündigungsfrist außer Betracht. Kündigt ein Partner, so kann jeder andere Partner innerhalb von sechs Monaten nach Zugang der Kündigung die Vereinbarung zum selben Zeitpunkt kündigen. Zwischen den übrigen Partnern bleibt die Vereinbarung in Kraft.

(5) Diese Vereinbarung endet mit der Aufhebung der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos. In diesem Fall werden die Partner unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit die erforderlichen Übergangsregelungen beschließen.

(6) Der Text der Vereinbarung und der Zeitpunkt nach Absatz 1 Satz 2 werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Berlin, den
Für die Bundesrepublik Deutschland
Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Bremen, den
Für die Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Bau und Umwelt

Hamburg, den
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Für den Senat

Schwerin, den

Für das Land Mecklenburg-Vorpommern

Für den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Der Umweltminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Hannover, den

Für das Land Niedersachsen

Für den Niedersächsischen Ministerpräsidenten

Das Niedersächsische Umweltministerium

Kiel, den

Für das Land Schleswig-Holstein

Für die Ministerpräsidentin

Der Minister für Umwelt, Natur und Forsten

Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-Schadstoff)

Erläuterungen

Allgemeines

Die Neuorganisation der maritimen Notfallvorsorge und die damit insbesondere verbundene Konzentration der Vorsorge gegen und der Bekämpfung von komplexen Schadenslagen in einem Havariekommando erfordert die Anpassung der Vereinbarung vom 27. April 1995 zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV 1995).

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt sowohl die speziellen Belange der Schadstoffunfallvorsorge und -bekämpfung als auch die Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (Havariekommando-Vereinbarung).

Gemäß den Ergebnissen der Besprechungen in der TPG 5 wurde von der Prämisse ausgegangen, daß die Havariekommando-Vereinbarung und die Vereinbarungen über weitere Teilbereiche der maritimen Notfallvorsorge (darunter die vorliegende BLV-Schadstoff) eigenständige Vereinbarungen darstellen. Es gibt also keine „Dachvereinbarung“. Dennoch nehmen die genannten Vereinbarungen aufeinander Bezug und sind miteinander kompatibel. In der BLV-Schadstoff werden daher alle Sachverhalte, die bereits in der Havariekommando-Vereinbarung geregelt sind, nicht noch einmal wiederholt.

Zu § 1

Satz 1 stellt den unter „Allgemeines“ dargelegten Sachverhalt dar. An allen Stellen, an denen die Havariekommando-Vereinbarung zitiert wird, wird auf deren Datum verzichtet, um die Endfassung und deren Unterzeichnung nicht zu behindern. Ggf. ist bei der Veröffentlichung eine Fußnote etwa folgenden Inhalts anzubringen: „Z.Z. gilt die Fassung vom ...“
Satz 2 ist aus der BLV 1995 übernommen worden.

Zu § 2

In der Havariekommando-Vereinbarung ist der Begriff „komplexe Schadenslage“ sehr umfassend definiert (§ 1 Absatz 4). Da für die Schadstoffbekämpfung eine genauere Definition für erforderlich gehalten wurde, außerdem eine solche in der sog. ELG-Richtlinie vorhanden war, wurde letztere in Absatz 2 übernommen.

Die anderen Absätze sind aus der BLV 1995 übernommen worden.

Zu § 3

Der örtliche Geltungsbereich war hier zu definieren, da in der Havariekommando-Vereinbarung aus verschiedenen Gründen ein Geltungsbereich vereinbart worden ist, der nicht alle Bereiche abdeckt, in denen die Schadstoffunfallbekämpfung gemeinsam vorgenommen und finanziert wird. Nach § 6 Absatz 3 der Havariekommando-Vereinbarung können dem Leiter des Havariekommandos jedoch auch außerhalb des Geltungsbereiches dieser Vereinbarung weitere Aufgaben übertragen werden. Davon wird in der BLV-Schadstoff Gebrauch gemacht. Der hier vereinbarte Geltungsbereich entspricht dem der BLV 1995.

Zu § 4

Eine Verbindungsstelle der Küstenländer, die bei Eintritt eines komplexen Schadstoffunfalls im Havariestab einzurichten ist, wurde für erforderlich gehalten, damit die legitimen Interessen der Küstenländer entsprechende Berücksichtigung finden. Die bisherige Einsatzleitgruppe (ELG) aus Vertretern des Bundes und der Küstenländer entfällt. Anders als in der bisherigen ELG sollen nicht mehr alle Küstenländer, sondern nur noch die unmittelbar betroffenen hinzugezogen werden, so dass eine Straffung eintritt.

Die Einsatzleitung liegt beim Leiter des Havariekommandos (§§ 5, 6, 8 und 9 der Havariekommando-Vereinbarung). Deshalb ist in Absatz 2 ausdrücklich festgelegt, dass die Verbindungsstelle beratende Funktion hat.

In Absatz 4 ist - sinngemäß wie bisher - geregelt, dass die Gewährung von Hilfsmaßnahmen an andere Staaten auf Grund internationaler Vereinbarungen mit den Küstenländern abgestimmt werden muss, wenn Fahrzeuge und Geräte aus deren Bereich abgegeben werden sollen.

Außerdem soll eine zu weit gehende Entblößung der Kräfte und Mittel der Partner vermieden werden.

Absatz 5 berücksichtigt die besonderen Verhältnisse Hamburgs. In der Regel wird bereits jetzt so verfahren.

Zu § 5

Die Einrichtung eines Koordinierungsausschusses ist erforderlich, damit die in den Absätzen 2 und 3 genannten Aufgaben erledigt werden können, für die eine Abstimmung der Partner stattfinden muss. Dieser Ausschuss sollte nicht mit dem „Kuratorium Maritime Notfallvorsorge“ (§ 11 der Havariekommando-Vereinbarung) verschmolzen werden, insbesondere deshalb nicht, weil die Länder für die Koordinierung ihrer Angelegenheiten (Absatz 3) ein Gremium brauchen und das „Kuratorium Maritime Notfallvorsorge“ damit überlastet wäre. Die bisher neben dem Koordinierungsausschuss (KOA) gemäß der BLV 1995 bestehende „Arbeitsgemeinschaft der Länder“ (ARGE), in der der Bund nicht vertreten war, entfällt.

Zu § 6

Gemäß § 3 der Havariekommando-Vereinbarung entsenden die Küstenländer ihre bisher in der Sonderstelle der Küstenländer (SLM) tätigen Beschäftigten in das gemeinsame Havariekommando. Die Küstenländer haben sich insoweit bereit erklärt, dass es die SLM in der bisherigen Form nicht mehr geben wird. Sie haben jedoch gewünscht, dass ihre Belange im Havariekommando gebührend wahrgenommen werden. Dies wird hier geregelt.

Zu § 7

Absätze 1, 2, 4 und 5 sind aus der BLV 1995 übernommen worden. Die Absätze 1 und 2 entsprechen dem Grundsatz, dass der verfassungsmäßigen Aufgabenzuständigkeit auch die Finanzierungszuständigkeit folgen muss. Dieses Prinzip war in der BLV 1995 für vormals gemeinsam beschaffte Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen noch nicht angewendet worden. Absatz 3 stellt dies jetzt klar. Die neue Regelung ist kostenneutral.

Zu § 8

Kostentragung und Abrechnungsverfahren sind in § 10 der Havariekommando-Vereinbarung geregelt. Da dort wegen des Kostenschlüssels auf die BLV-Schadstoff verwiesen wird, war dieser Sachverhalt hier zu regeln.

Zu § 9

Die hier enthaltenen Regelungen stimmen weitgehend mit den betreffenden Regelungen der Havariekommando-Vereinbarung überein.

Die Regelung in Absatz 2, Satz 2 (Fortbestehen des § 10 Absatz 7 der BLV 1995), ist erforderlich, damit in laufenden Verfahren die Rechtskontinuität gewahrt bleibt.

Absatz 5 war wegen der engen Verknüpfung der BLV-Schadstoff mit der Havariekommando-Vereinbarung erforderlich.