



Gesetzentwurf

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)

Federführend ist das Innenministerium

A. Problem

Als Folge der Ereignisse des 11. Septembers 2001 sind auf Initiative der USA auf der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) vom 9. bis 12. Dezember 2002 in London grundlegende Änderungen zu dem internationalen Schiffssicherheitsvertrag (SOLAS¹) angenommen worden, die ein System zur präventiven Abwehr von terroristischen Gefahren für Schiff und Hafenanlagen vorgeben.

Dieses internationale Regelwerk mit völkerrechtlichem Rang ist innerstaatlich spätestens bis zum 1. Juli 2004 umzusetzen, auch um schwerwiegende wirtschaftliche Nachteile (Ausschluss vom USA-Verkehr) auszuschließen. Für das laufende Jahr haben sich ca. 170 Kreuzfahrtschiffe für die Häfen Kiel, Neustadt und Lübeck angemeldet, vielfach mit Passagieren aus den USA. Sollte das Gesetz nicht zum 1. Juli 2004 in Kraft treten, verfügen die Hafenanlagenbetreiber nicht über genehmigte Pläne zur Gefahrenabwehr mit der Folge, dass sie im internationalen Verkehr als unsichere Häfen gelten, was dem oben beschriebenen Ausschluss von bestimmten Verkehren gleichkommt.

Um eine einheitliche Umsetzung des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, der „International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code)“ in den fünf Küstenländern zu gewährleisten, hat eine aus Vertretern dieser Länder bestehende Arbeitsgruppe einen Musterentwurf entwickelt, der - angepasst an die jeweiligen Erfordernisse des Landesrechts - in allen Ländern möglichst inhalts- und zeitgleich in Kraft treten soll. Diese Vorgehensweise schafft Klarheit für alle Beteiligten im Bereich Schifffahrt und Häfen und verhindert Wettbewerbsverzerrungen. Die Fertigung des Musterentwurfes, der diesem Gesetzentwurf zugrunde liegt, unterlag schwierigen Abstimmungsprozessen mit allen beteiligten Parteien.

B. Lösung

Mit dem Gesetz zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 22. Dezember 2003

¹ Safety of life at Sea

(BGBl. 2003 II S. 2018) wurden die verfassungsmäßigen Voraussetzungen für die Annahme der Entschließungen durch die Bundesrepublik Deutschland geschaffen.

Es bedarf zusätzlich eines Ausführungsgesetzes des Bundes zur Änderung nationalen Schifffahrtsrechts, zu dem ein Beschluss des Bundesrates (Drs. 136/04 vom 2. April 2004) vorliegt. Dieses Gesetz stützt sich im Wesentlichen auf die durch EG-Verordnung zu regelnden Teile des ISPS-Code im Sinne von Konkretisierungsregelungen (Ausführungsrichtlinien), ergänzt um Regelungen zu nationalen Umsetzungsverfahren. Da die Seeschifffahrt Bundeszuständigkeit ist, regelt der Bund im Ausführungsgesetz die Umsetzung in der Schifffahrt, während die Umsetzung in Hafenanlagen Länderangelegenheit bleibt.

Die Schaffung von Befugnisnormen ist zum einen erforderlich, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die für die Risikobewertung erforderlichen Ermittlungen durchzuführen. Hierzu muss sie insbesondere befugt sein, die Hafenanlage zu betreten und zu besichtigen sowie entsprechende Auskünfte von dem Betreiber der Hafenanlage zu verlangen. Zum anderen muss die zuständige Behörde die erforderlichen Befugnisse zur Überprüfung der Einhaltung des Plans zur Gefahrenabwehr besitzen, ebenfalls in Form des Betretens und Besichtigens der Hafenanlage.

Neben der Durchführung der Risikobewertung und der Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr ist die Pflicht der Hafenanlagenbetreiber zur Benennung einer oder eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (PFSO) sowie dessen Schulung an einer zu diesem Zweck zertifizierten Schulungseinrichtung zu normieren. Daneben sind die Kriterien zu regeln, nach denen eine sog. anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr (RSO²) zu zertifizieren ist.

Das Ziel der Umsetzungsregelungen besteht dabei in erster Linie darin, die im ISPS-Code bestehenden Lücken auszufüllen. Da der Code selbst mit Inkrafttreten des Vertragsgesetzes bereits den Rang eines Bundesgesetzes erlangt hat, brauchen die dort enthaltenen Regelungen nicht nochmals im Landesgesetz aufgeführt werden. Wo dies dennoch geschieht, soll es dem besseren Verständnis und der besseren Lesbarkeit dienen.

² RSO – Recognized Security Organization

Das vorliegende Gesetz dient der Umsetzung in das schleswig-holsteinische Landesrecht.

C. Alternativen

Keine

C. Kosten und Verwaltungsaufwand

Personalkosten

Die Aufgaben der zuständigen Behörde werden durch vorhandenes Personal der Wasserschutzpolizeidirektion wahrgenommen. Aufgrund der Mitbetroffenheit des MWAV in hafenwirtschaftlichen Belangen kann die zuständige Behörde durch einen Mitarbeiter des MWAV unterstützt werden. Hierfür entstehen dem Landeshaushalt keine zusätzlichen Ausgaben.

Sachkosten

Zusätzliche Kosten entstehen durch Reisekosten in Höhe von ca. 30 T€ jeweils in 2004 und 2005 sowie Schulungen und Fortbildungskosten von 15 T€ jeweils in 2004 und 2005, die dem Einzelplan 04 zuzuordnen sind. Erforderliche Sachkosten beziehen sich ferner auf die Anschaffung von Büromaterial wie PC, Laptop, Telefon- und Internetanschluss und deren Unterhaltung/Folgekosten und belaufen sich voraussichtlich für 2004 auf 33 T€ und für 2005 auf 30 T€, die dem Einzelplan 04 zuzuordnen sind. Die Deckung der Kosten erfolgt für den Erwerb von Hard- und Software aus EP 11 03, Titel 812 10, sowie für die übrigen Sachkosten aus EP 04 10.

Absicherung der landeseigenen Häfen

Für Sicherheitsmaßnahmen in den landeseigenen Häfen und für die Erstellung von Gutachten sind für die Haushalte 2004 und 2005 zusammen jeweils 100 T€ für Kapitel 0605 angemeldet worden.

Einnahmen

Nach dem Entwurf des vorliegenden Gesetzes und auf Grundlage des Verwaltungskostengesetzes ist vorgesehen, für bestimmte Amtshandlungen Verwaltungsgebühren zu erheben. Die Gebühren sollen als Einnahmen dem Polizei-

haushalt bei Titel 0410 232 01 zur Verfügung stehen und zum nächsten Haushalt als zusätzliche Einnahmeposition für Ausgaben bei 0410 514 01 (Pos. 2) veranschlagt werden.

Auswirkungen auf die private Wirtschaft

Als Folge des Gesetzes entstehen Kosten für die Seeverkehrswirtschaft insbesondere durch die obligatorische Einführung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Unternehmen und in Hafenanlagen.

Weiterhin wird die Durchführung von Risikobewertungen und darauf aufbauend die Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiff und Hafenanlage verpflichtend.

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Kostenbelastung aufgrund der gleichen Verpflichtungen ausländischer Staaten aus SOLAS nicht wettbewerbsverzerrend auswirken wird.

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsneutralität der Kostenbelastung hat die Bundesregierung zugesagt, sich international dafür einzusetzen, dass die völkerrechtlich begründeten Verpflichtungen zur Gefahrenabwehr nicht als Vorwand zur Subventionierung missbraucht werden. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

E. Federführung

Federführend ist das Innenministerium.

ENTWURF**Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den
schleswig-holsteinischen Hafenanlagen
(Hafenanlagensicherheitsgesetz)**

Vom2004

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen

§ 1**Zielsetzung und Geltungsbereich**

(1) Dieses Gesetz dient der Ausführung der durch Gesetz vom 22. Dezember 2003 (BGBl. II S. 2018) vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS-Code) und der Verordnung Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004 (ABl. EG Nr. L 129 S. 6) und dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der schleswig-holsteinischen Häfen, insbesondere vor terroristischen Anschlägen.

(2) Dieses Gesetz gilt in den Grenzen aller öffentlichen Häfen in Schleswig-Holstein und in privaten Häfen, in denen Güterumschlag oder Passagierverkehr erfolgt.

§ 2**Anwendungsbereich, Ausnahmen**

(1) Das Gesetz findet gemäß Abschnitt A/3.1.2 des ISPS-Code Anwendung auf Hafenanlagen, in denen

1. Fahrgastschiffe, unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder

2. Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen,

die in der Auslandsfahrt eingesetzt werden, abgefertigt werden. Weitergehende Regelungen der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen sind davon unberührt.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 entscheidet die nach § 3 zuständige Behörde über den Umfang der Anwendung dieses Gesetzes auf diejenigen Hafenanlagen, die trotz hauptsächlicher Verwendung durch Schiffe, die nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, gelegentlich Schiffe abfertigen müssen, die von einer Auslandsfahrt einlaufen oder zu einer Auslandsfahrt auslaufen. Die zuständige Behörde trifft ihre Entscheidung auf der Grundlage einer nach Maßgabe des ISPS-Code durchgeführten Risikobewertung.

(3) Das Gesetz findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die einer dem ISPS-Code angehörenden Vertragsregierung gehören oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

§ 3

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde (Behörde für Hafenanlagensicherheit – Designated Authority) ist die Wasserschutzpolizeidirektion Schleswig-Holstein. Ihr obliegt der Vollzug des ISPS-Code, der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen und dieses Gesetzes.

§ 4

Polizeiliche Sicht- und Anhaltekontrollen, Betretungsbefugnisse

Die Polizei darf Personen in den örtlichen Bereichen nach § 1 Abs. 2 zur Verhütung von betriebsfremden Gefahren, die in schleswig-holsteinischen Häfen, insbesondere durch terroristische Anschläge drohen, kurzzeitig anhalten, befragen und verlangen, dass mitgeführte Ausweispapiere zur Prüfung ausgehändigt werden, sowie mitgeführte Sachen in Augenschein nehmen. Nach Maßgabe des Satzes 1 darf die Polizei Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge zur Inaugenscheinnahme, insbesondere der Kofferräume, Ladeflächen, Lade- und Personenbeförderungsräume, sowie Grundstücke und schwimmende Anlagen betreten.

§ 5

Betreiber von Hafenanlagen

Betreiber von Hafenanlagen im Sinne dieses Gesetzes sind die Eigentümerin oder der Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der Hafenanlagen. Im Einzelfall legt die zuständige Behörde den Betreiber einer Hafenanlage fest.

§ 6

Risikobewertung

(1) Die Risikobewertung für die Hafenanlage gemäß Abschnitt A/15 des ISPS-Code und deren regelmäßige Überprüfungen gemäß internationaler Regelungen für die Hafenanlage werden von der zuständigen Behörde durchgeführt.

(2) Die beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der für die Risikobewertung zuständigen Behörde sind zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 befugt:

1. alle Hafenanlagen, die in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen, nach Vorankündigung zu betreten und zu besichtigen,

2. von dem Betreiber der Hafenanlage Auskunft über die in Absatz B/15 des ISPS-Code aufgeführten Punkte und die Vorlage aller dazu relevanten Unterlagen zu verlangen, soweit der Betreiber hierzu Angaben machen kann,
3. sonstige Maßnahmen durchzuführen, die zur Durchführung der Risikobewertung erforderlich sind.

(3) Der Betreiber einer Hafenanlage ist verpflichtet, die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn sich Art oder Zweckbestimmung einer Hafenanlage ändert oder sonstige wesentliche Veränderungen, insbesondere erhebliche bauliche Veränderungen oder Änderungen in der Geschäftsführung eintreten.

(4) Die Risikobewertung schließt gemäß Abschnitt A/15.7 des ISPS-Code mit einem Bericht der zuständigen Behörde ab.

§ 7

Plan zur Gefahrenabwehr

(1) Der Betreiber der Hafenanlage hat auf der Grundlage des Berichts der zuständigen Behörde zur Risikobewertung nach § 6 Abs. 4 einen auf die konkreten Gegebenheiten der jeweiligen Hafenanlage angepassten Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben, der zur Schnittstelle von Schiff und Hafen dieser Hafenanlage passt. Der Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage ist unter Berücksichtigung der Hinweise des Absatz B/16 des ISPS-Codes abzufassen.

(2) Für bestimmte Arten von Hafenanlagen können durch die zuständige Behörde Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden. Das Muster eines Planes nach Absatz 1 sowie die Hafenanlagen und die für sie geltenden Mindestanforderungen können durch Verordnung festgelegt werden.

(3) Der Betreiber einer Hafenanlage kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr mit der Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans beauftragen.

(4) Der Plan zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Das Muster einer Genehmigung wird durch Verordnung festgelegt.

(5) Der Betreiber der Hafenanlage ist verpflichtet, die ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen. Die Frist für die Anpassung dieser Maßnahmen bei einem Wechsel der Gefahrenstufen ist durch Verordnung festzulegen.

(6) Die beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Behörde sind jederzeit befugt, die Einhaltung der dem Betreiber der Hafenanlage obliegenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu überprüfen und dazu die Hafenanlage zu betreten und zu besichtigen.

Die zuständige Behörde kann auf Antrag des Betreibers der Hafenanlage eine Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften in der Hafenanlage gemäß Absatz B/16.62 und 16.63 in Verbindung mit Teil B/Anhang 2 des ISPS-Code ausstellen.

(7) Hat der Betreiber einer Hafenanlage keinen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr oder die ihm im genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr zugeordneten Maßnahmen nicht umgesetzt, kann die zuständige Behörde dem Betreiber der Hafenanlage die Abfertigung von Schiffen, die gemäß Abschnitt A/3.1 dem ISPS-Code unterliegen, untersagen.

§ 8

Einlaufverbot

Wenn Anhaltspunkte vorliegen, dass die in § 2 Abs. 1 genannten Schiffe nicht die Anforderungen des ISPS-Codes erfüllen oder ein triftiger Grund für die Annahme besteht, dass das Schiff eine unmittelbare Bedrohung für die Sicherheit von Personen, Schiffen, Hafenanlagen oder sonstigen materiellen Gütern darstellt, so kann die zuständige Behörde das Einlaufen in den Hafen untersagen oder dieses nur unter Bedingungen und Auflagen gestatten, durch welche die gebotene Gefahrenabwehr gewährleistet ist.

§ 9

Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

(1) Der Betreiber einer Hafenanlage hat der zuständigen Behörde eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr zu benennen, die oder der insbesondere die Aufgaben gemäß Abschnitt A/17.2 des ISPS-Code wahrzunehmen hat. Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr muss die Anforderungen von Abschnitt A/18.1 des ISPS-Code erfüllen sowie zuverlässig im Sinne von § 12 sein.

(2) Die einschlägige Ausbildung gemäß Abschnitt A/18.1 des ISPS-Code erfolgt an einer zu diesem Zweck zertifizierten Schulungseinrichtung. Der Nachweis der Teilnahme erfolgt durch eine Bescheinigung, die von der Schulungseinrichtung auszustellen ist.

(3) Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine Schulungseinrichtung im Sinne von Absatz 2 zertifizieren. Die Zertifizierung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen nachträglich wegfallen.

(4) Das Muster der Bescheinigung nach Absatz 2 Satz 2 sowie Voraussetzungen für eine Zertifizierung nach Absatz 3 werden durch Verordnung festgelegt.

§ 10

Anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr

Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr zertifizieren. Die Zertifizierung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen nachträglich wegfallen.

Die Voraussetzungen für die Zertifizierung werden durch Verordnung geregelt.

§ 11

Sicherheitserklärung

(1) Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage kann um die Erstellung einer Sicherheitserklärung nach Abschnitt A/5.1 des ISPS-Code ersuchen, wenn ein Schiff, mit dem ein Zusammenwirken mit der Hafenanlage stattfindet, nicht den Bedingungen des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens unterliegt.

(2) Der Betreiber der Hafenanlage hat alle Sicherheitserklärungen mindestens ein Jahr aufzubewahren und diese auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

§ 12

Zuverlässigkeitsüberprüfungen

(1) Zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der schleswig-holsteinischen Hafenanlagen hat die zuständige Behörde die Zuverlässigkeit folgender Personen zu überprüfen:

1. Personen, die als Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage eingesetzt werden sollen,
2. Personen, die als Mitarbeiterin oder Mitarbeiter einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr eingesetzt werden sollen,
3. weitere Personen, die auf Grund ihrer Tätigkeit Zugang zu der Risikobewertung und dem Plan zur Gefahrenabwehr haben, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält.

(2) Die Überprüfung erfolgt auf Antrag der oder des Betroffenen. Sie oder er ist bei Antragstellung über

1. den Zweck und Umfang der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung,
 2. die nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 5 und Abs. 2 beteiligten Stellen sowie
 3. die Übermittlungsempfänger nach § 15 Abs. 1 und 2
- zu unterrichten.

Die Überprüfung entfällt, wenn die oder der Betroffene

1. innerhalb der letzten zwölf Monate einer zumindest gleichwertigen Überprüfung in einem EU-Mitgliedstaat unterzogen worden ist und keine Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit der oder des Betroffenen vorliegen oder
2. innerhalb der vorausgegangenen fünf Jahre einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung nach § 9 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes des Bundes oder einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung mit Sicherheitsermittlungen nach § 10 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes des Bundes oder der jeweils entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften ohne nachteilige Erkenntnisse unterzogen wurde.

(3) Die zuständige Behörde gibt der oder dem Betroffenen vor ihrer Entscheidung Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, soweit diese Zweifel an ihrer oder seiner Zuverlässigkeit begründen und Geheimhaltungspflichten nicht entgegenstehen oder bei Auskünften durch die Strafverfolgungsbehörden eine Gefährdung des Untersuchungszwecks nicht zu besorgen ist. Stammen die Erkenntnisse von einer der in § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 oder Abs. 2 genannten Stellen, ist das Einvernehmen dieser Stellen erforderlich. Die oder der Betroffene ist verpflichtet, wahrheitsgemäße Angaben zu machen. Sie oder er kann Angaben verweigern, die für sie oder ihn oder eine der in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung genannten Personen die Gefahr strafrechtlicher Verfolgung, der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit oder von disziplinar- oder arbeitsrechtlichen Maßnahmen begründen könnten. Über das Verweigerungsrecht ist die oder der Betroffene vorher zu belehren.

(4) Ohne eine abgeschlossene Zuverlässigkeitsüberprüfung, bei der keine Zweifel an der Zuverlässigkeit der oder des Betroffenen verbleiben, dürfen die in Absatz 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen ihre Tätigkeit nicht aufnehmen; den in Absatz 1 Nr. 3 genannten Personen darf kein Zugang zu der Risikobewertung oder dem Plan zur Gefahrenabwehr gewährt werden, sofern Zweifel an der Zuverlässigkeit der oder des Betroffenen bei einer durch die zuständige Behörde für erforderlich gehaltenen Überprüfung verbleiben oder diese noch nicht abgeschlossen ist.

(5) Die Voraussetzung zur Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung für Staatsangehörige von Nicht-EU-Mitgliedsstaaten ist deren vorherige Mindestaufenthaltsdauer von fünf Jahren in der Bundesrepublik Deutschland.

(6) Die zuständige Behörde unterrichtet die jeweils zuständigen Behörden der anderen Länder über das Ergebnis von Zuverlässigkeitsüberprüfungen, sofern Zweifel an der Zuverlässigkeit der oder des Betroffenen verblieben sind.

§ 13

Datenerhebung

(1) Zur Überprüfung der Zuverlässigkeit darf die zuständige Behörde

1. die Identität der oder des Betroffenen überprüfen,
2. Anfragen bei dem zuständigen Landeskriminalamt und der Landesbehörde für Verfassungsschutz sowie, soweit erforderlich, bei dem Bundeskriminalamt, der Grenzschutzdirektion, dem Zollkriminalamt, dem Bundesnachrichtendienst und dem Militärischen Abschirmdienst nach vorhandenen, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsamen Informationen stellen,
3. Auskünfte aus dem Bundeszentralregister einholen
4. bei ausländischen Betroffenen um eine Auskunft aus dem Ausländerzentralregister ersuchen und Anfragen an die zuständige Ausländerbehörde nach Anhaltspunkten für eine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit durch die oder den Betroffenen richten,
5. soweit im Einzelfall erforderlich, Anfragen an den gegenwärtigen Arbeitgeber der oder des Betroffenen nach dort vorhandenen, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsamen Informationen richten.

Die oder der Betroffene ist verpflichtet, an ihrer oder seiner Überprüfung mitzuwirken.

(2) Begründen die Auskünfte der in Absatz 1 Nr. 2 und 4 genannten Behörden Anhaltspunkte für Zweifel an der Zuverlässigkeit der oder des Betroffenen, darf die zuständige Behörde Auskünfte von Strafverfolgungsbehörden einholen.

§ 14

Zweckbindung und Verarbeitung personenbezogener Daten

Die zuständige Behörde darf die nach § 13 Abs. 1 und 2 erhobenen personenbezogenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit verarbeiten.

§ 15

Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung

(1) Die zuständige Behörde unterrichtet die oder den Betroffenen über das Ergebnis der Überprüfung und die diesem zugrunde liegenden Erkenntnisse.

(2) Die zuständige Behörde unterrichtet den gegenwärtigen Arbeitgeber der oder des Betroffenen über das Ergebnis der Überprüfung. Die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse dürfen ihm nur mitgeteilt werden, soweit sie für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich sind. § 161 der Strafprozessordnung bleibt unberührt.

§ 16

Berichtigen, Löschen und Sperren personenbezogener Daten

(1) Personenbezogene Daten sind zu berichtigen, wenn sie unrichtig sind. Die Änderung der Daten ist in geeigneter Weise zu dokumentieren.

(2) Die im Rahmen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen

1. von der zuständigen Behörde

- a) innerhalb eines Jahres, wenn die oder der Betroffene keine Tätigkeit nach § 12 Abs. 1 aufnimmt,
- b) nach Ablauf von drei Jahren, nachdem die oder der Betroffene aus einer Tätigkeit nach § 12 Abs. 1 ausgeschieden ist, es sei denn, sie

oder er hat zwischenzeitlich erneut eine Tätigkeit nach § 12 Abs. 1 aufgenommen.

2. von den nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 beteiligten Behörden und den nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 beteiligten Stellen unmittelbar nach Abschluss der Beteiligung.

Im Übrigen sind in Dateien gespeicherte personenbezogene Daten zu löschen, wenn ihre Speicherung unzulässig ist.

(3) Wenn Grund zu der Annahme besteht, dass durch die Löschung die schutzwürdigen Interessen der oder des Betroffenen beeinträchtigt würden, sind die Daten zu sperren. Gesperrte Daten dürfen nur mit Einwilligung der oder des Betroffenen verwendet werden.

§ 17

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ein Betreten oder eine Besichtigung nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 nicht gestattet;
2. entgegen § 6 Abs. 2 Nr. 2 Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt;
3. der Unterrichtungspflicht nach § 6 Abs. 3 nicht nachkommt;
4. gegen die Pflicht zur Ausarbeitung und Fortschreibung eines Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage nach § 7 Abs. 1 verstößt;
5. gegen die Pflicht nach § 7 Abs. 5 verstößt, die ihr oder ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen;
6. einer Vorschrift einer Verordnung nach § 7 Abs. 2 oder 5 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist;
7. entgegen § 8 als Führerin oder Führer eines Schiffes das Einlaufverbot missachtet oder einer vollziehbaren Auflage oder Bedingung zuwiderhandelt;
8. gegen die Pflicht nach § 9 verstößt, eine oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen;
9. gegen die Aufbewahrungs- oder Vorlagepflicht nach § 11 Abs. 2 verstößt;
10. entgegen § 12 Abs. 3 Satz 3 keine wahrheitsgemäßen Angaben macht.

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden.

(2) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die zuständige Behörde nach § 3.

§ 18

Gebühren

Die zuständige Behörde erhebt für Amtshandlungen nach § 7 Abs. 4 und 6, § 8, § 9 Abs. 3 und § 10 Gebühren; Auslagen sind zu erstatten.

§ 19

Ermächtigung

(1) Soweit dieses Gesetz den Erlass von Verordnungen vorsieht, ist das Innenministerium ermächtigt, sie zu erlassen.

(2) Darüber hinaus bestimmt das Innenministerium durch Verordnung die Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach §§ 12 bis 16, insbesondere

1. die Frist für eine Wiederholung der Überprüfung,
2. die Einzelheiten der Erhebung personenbezogener Daten und die Lösungsfristen,
3. das Verfahren, einschließlich der Beteiligung der Stellen nach § 13 Abs. 1 und 2 und die Zuständigkeiten sowie
4. Ausnahmen und Einschränkungen von § 12 Abs. 1 Satz 1.

§ 20**Einschränkung von Grundrechten**

Durch dieses Gesetz wird das allgemeine Persönlichkeitsrecht (Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 1 des Grundgesetzes), das Recht auf Entfaltung der Persönlichkeit (Artikel 2 Abs. 1 des Grundgesetzes), auf Freiheit (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes), auf Freizügigkeit (Artikel 11 des Grundgesetzes), auf Berufsfreiheit (Artikel 12 des Grundgesetzes), auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) und das Recht auf Eigentum (Artikel 14 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

§ 21**In-Kraft-Treten**

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Spätestens mit den tragischen Ereignissen des 11. September 2001 in den USA und den in der Folgezeit durch den internationalen Terrorismus verübten Anschlägen ist deutlich geworden, dass kein Land der Erde vor terroristischen Handlungen sicher ist. Die Ereignisse haben gezeigt, dass vor allem die nationale und internationale Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Flug- und Seehäfen sowie Bahnanlagen, in die Planungen von terroristischen Anschlägen einbezogen und als deren Ausgangspunkt vorgesehen wird.

Was die Seehäfen betrifft, so ist vor allem die „Umfunktionierung“ eines Schiffes zu einer Waffe oder einem Träger einer Massenvernichtungswaffe oder auch der Missbrauch eines Schiffes für die Beförderung unzulässiger Ladungen bzw. Personen mit terroristischem Hintergrund als potenzielle Bedrohung anzusehen. Ein Schiff kann insbesondere dann zum Gegenstand terroristischer Handlungen gemacht werden, wenn ein anderes Boot eingesetzt wird, oder wenn Terroristen sich bereits zuvor Zugang zum Schiff verschafft haben oder unter Anwendung von Gewalt an Bord gelangen. Diese potenzielle Bedrohung erstreckt sich sowohl auf Fahrgast- als auch auf Frachtschiffe. Einen hinsichtlich der Sicherheit besonders sensiblen Bereich bildet insoweit der Hafen als Schnittstelle zum Schiff.

Häfen sind ein wesentliches Glied in der gesamten Transportkette, das den Seeverkehr mit den landseitigen Güter- und Passagierströmen verbindet. Daneben sind Häfen häufig Zentren für die Verschiffung gefährlicher Güter und für die Produktion chemischer und petrochemischer Erzeugnisse, und/oder sie liegen in der Nähe großer Städte. Es ist offensichtlich, dass terroristische Angriffe in Häfen leicht zu schwerwiegenden Unterbrechungen in den Transportsystemen führen und eine Kettenreaktion für die Industrie in der Umgebung auslösen können. Darüber hinaus können Menschen im Hafen oder die Bevölkerung in der Umgebung des Hafens zu Schaden kommen.

Die schleswig-holsteinischen Häfen werden jährlich von rund 128.862 See- und ca. 2628 Binnenschiffen angelaufen. Dies führte 2003 zu einem Gesamtgüterumschlag

von über 34 Mio. t netto - ohne Eigengewichte - (über 47 Mio. t brutto - mit Eigengewichte) und zu einem Umschlag von über 66.000 Containern.

Der Güterumschlag der schleswig-holsteinischen Häfen hat für die Versorgung und Wirtschaftskraft insbesondere Mittel-Ost-Europas und der baltischen Staaten große Bedeutung. In Anbetracht der hohen Anzahl von Kreuzfahrtschiffen und Fährschiffen und dem umfangreichen Umschlag petrochemischer Produkte muss für die schleswig-holsteinischen Häfen ein besonderes Bedrohungspotenzial konstatiert werden. Einerseits aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung, andererseits aufgrund der „offenen“ Häfen und der damit verbundenen schwierigen Überschaubarkeit sind Häfen insoweit als für Terroristen „besonders attraktives“ und damit in besonderem Maße bedrohtes Ziel bzw. Mittel zur Vorbereitung von terroristischen Aktionen zu qualifizieren.

Im Bewusstsein der Wichtigkeit und Bedeutung der Schifffahrt für Welthandel und Weltwirtschaft und der damit einhergehenden Notwendigkeit des Schutzes der weltweiten Nachschubkette vor jeder Unterbrechung, die auf terroristische Angriffe auf Schiffe und Häfen zurückzuführen ist, hat die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) auf ihrer diplomatischen Konferenz am 12. Dezember 2002 eine Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS³) und den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS⁴-Code) angenommen.

Der ISPS-Code findet Anwendung auf Seeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber sowie auf Hafenanlagen (also einzelne Terminals), an denen die genannten Schiffe abgefertigt werden. Sowohl Schiffe als auch die Hafenanlagen unterliegen jeweils einer Risikobewertung, auf deren Grundlage schließlich ein Gefahrenabwehrplan mit Maßnahmen für drei verschiedene Gefahrenstufen erstellt werden muss. Während die Risikobewertung und ihr Gutachten in staatlicher Verantwortung erstellt werden, liegt die Pflicht zur Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr und die Umsetzung der sich daraus ergebenden Sicherheitsmaßnahmen bei den Betreibern des Schiffes bzw. der Hafenanlage. Des Weiteren besteht für sie die Verpflich-

³ SOLAS – Safety of Life at Sea

⁴ ISPS – International Ship and Port Facility Security

tung, Verantwortliche für die Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen (Beauftragter für die Gefahrenabwehr für das Schiff, im Unternehmen und in der Hafenanlage, sog. SSO⁵, CSO⁶ und PFSO⁷) zu benennen.

Die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und der neu eingeführte ISPS-Code sind nach Artikel 59 Abs. 2 des Grundgesetzes durch das Gesetz zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (BGBl. II 2003 S. 2018) innerstaatlich umgesetzt worden.

Es sind jedoch darüber hinaus weitere innerstaatliche Bestimmungen zu erlassen, die die praktische Ausführung des Regelwerks im nationalen Bereich ermöglichen. Hierzu sind zum einen der Bund, zum anderen die Länder zuständig: Dem Bund obliegt nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG die Gesetzgebungskompetenz für den Schiffsverkehr, so dass die Bestimmungen, die sich auf die Gefahrenabwehr auf dem Schiff im eigentlichen Sinne beziehen, von ihm durch eine bundesrechtliche Regelung auszufüllen sind. Demgegenüber fallen die Hafenanlagen als Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen nicht in den Bereich des Schiffsverkehrs; für die Ausführung der die Hafenanlagen betreffenden Vorschriften sind demnach die Länder zuständig, denen nach Artikel 70 GG die Gesetzgebungskompetenz für die allgemeine Gefahrenabwehr zukommt. Ein Zweck des vorliegenden Gesetzes liegt somit in der Ausfüllung für den Bereich Schleswig-Holsteins.

Die Umsetzung bzw. Ausführung der Vorschriften des ISPS-Codes ist im Hinblick auf den rechtsstaatlichen Grundsatz des Vorbehalts des Gesetzes durch förmliches Gesetz zu regeln, da u.a. die Schaffung von Befugnisnormen erforderlich ist, durch die in Grundrechte, insbesondere das Grundrecht der Hafenanlagenbetreiber aus Artikel 13 GG, eingegriffen wird. Auf diese Grundrechtseingriffe ist aufgrund des Zitiergebots ausdrücklich hinzuweisen.

Die Schaffung von Befugnisnormen ist zum einen erforderlich, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die für die Risikobewertung erforderlichen Ermittlungen

⁵ SSO – Ship Security Officer

⁶ CSO – Company Security Officer

durchzuführen. Hierzu muss sie insbesondere befugt sein, die Hafenanlage zu betreten und zu besichtigen sowie entsprechende Auskünfte von dem Betreiber der Hafenanlage zu verlangen. Zum anderen muss die zuständige Behörde die erforderlichen Befugnisse zur Überprüfung der Einhaltung des Plans zur Gefahrenabwehr besitzen, ebenfalls in Form des Betretens und Besichtigens der Hafenanlage.

Neben der Durchführung der Risikobewertung und der Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr ist die Pflicht der Hafenanlagenbetreiber zur Benennung einer oder eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (PFSO) sowie deren oder dessen Schulung an einer zu diesem Zweck zertifizierten Schulungseinrichtung zu normieren. Daneben sind die Kriterien zu regeln, nach denen eine sog. anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr (RSO⁸) zu zertifizieren ist.

Um eine einheitliche Umsetzung des ISPS-Codes in den fünf Küstenländern zu gewährleisten, hat eine aus Vertretern dieser Länder bestehende Arbeitsgruppe einen Musterentwurf entwickelt, der - angepasst an die jeweiligen Erfordernisse des Landesrechts - in allen Ländern möglichst inhalts- und zeitgleich in Kraft treten soll. Diese Vorgehensweise schafft Klarheit für alle Beteiligten im Bereich Schifffahrt und Häfen und verhindert Wettbewerbsverzerrungen.

Das Ziel der Umsetzungsregelungen besteht dabei in erster Linie darin, die im ISPS-Code bestehenden Lücken auszufüllen. Da der Code selbst mit Inkrafttreten des Vertragsgesetzes bereits den Rang eines Bundesgesetzes erlangt hat, brauchen die dort enthaltenen Regelungen nicht nochmals im Landesgesetz aufgeführt werden. Wo dies dennoch geschieht, soll es dem besseren Verständnis und der der besseren Lesbarkeit dienen.

Der öffentlichen Verwaltung entstehen durch erhöhten Prüfaufwand zusätzliche Kosten, die nach Möglichkeit durch die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen abgemildert werden sollen.

⁷ PFSO – Port Facility Security Officer

⁸ RSO – Recognized Security Organization

Als Folge des Gesetzes entstehen Kosten für die Seeverkehrswirtschaft insbesondere durch die

- obligatorische Einführung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Unternehmen und in Hafenanlagen.
- Weiterhin wird die Durchführung von Risikobewertungen und darauf aufbauend die Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiff und Hafenanlage verpflichtend.

Darüber hinaus sind Kommunikationsverfahren vorgesehen, die zusätzliche technische Einrichtungen und weiteres gesondert aus- bzw. fortzubildendes Personal in den zuständigen Verwaltungen erforderlich machen, was mit finanziellen Aufwendungen verbunden ist.

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Kostenbelastung aufgrund der gleichen Verpflichtungen ausländischer Staaten aus SOLAS nicht wettbewerbsverzerrend auswirken wird.

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsneutralität der Kostenbelastung hat die Bundesregierung zugesagt, sich international dafür einzusetzen, dass die völkerrechtlich begründeten Verpflichtungen zur Gefahrenabwehr nicht als Vorwand zur Subventionierung missbraucht werden. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Absatz 1 bestimmt als Zielsetzung des Gesetzes zum einen die Ausführung der internationalen Regelungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Codes und zum anderen die Abwehr von besonders gravierenden Gefahren für den Hafen und die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung. Mit dem neuen Hafenanlagensicherheitsgesetz werden damit die wesentlichen Instrumente für verbesserte Sicherheitsmaßnahmen im Hafen zusammengeführt. Zudem dient dieses Gesetz auch der Konkretisierung der EU-Verordnung, die ebenfalls zur Umsetzung des in SOLAS enthaltenen Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erlassen worden ist.

In Absatz 2 wird der Geltungsbereich dieses Gesetzes festgelegt.

Zu § 2 Anwendungsbereich und Ausnahmen

§ 2 bestimmt den Anwendungsbereich des Gesetzes und gibt insofern die Bestimmungen des Abschnitts A/3.1.2 sowie 3.2 ff. des ISPS-Code zur Klarstellung wieder.

Zu § 3 Zuständige Behörde

In § 3 wird die zuständige Behörde (Behörde für Hafenanlagensicherheit - Designated Authority - DA) bestimmt, die verantwortlich ist, die Ausführung dieses Gesetzes zu vollziehen. Als zuständige Behörde in Schleswig-Holstein wird die Wasserschutzpolizeidirektion bestimmt. Entsprechende zuständige Behörden wurden in jedem bundesdeutschen Küstenland eingerichtet. Um ein möglichst einheitliches Verfahren bei der Umsetzung des ISPS-Codes sicherzustellen, wurde eine Koordinierungsrunde DA-Hafensicherheit der Küstenländer gebildet, die aus Vertretern der Verkehrs- und Innenressorts der jeweiligen Länder besteht. Nach Verabschiedung des neuen Polizeiorganisationsgesetzes werden die Aufgaben der Wasserschutzpolizeidirektion – somit auch die Aufgaben i. S. dieses Gesetzes – durch das Landespolizeiamt als

Nachfolgeorganisation fortgeführt.

Zu § 4 Polizeiliche Anhalte- und Sichtkontrollen, Betretungsbefugnisse

Die Vorschrift ist auf den örtlichen Bereich der schleswig-holsteinischen Häfen nach § 1 Abs. 2 beschränkt und trägt der Tatsache Rechnung, dass die Häfen zwar besonders gefährdete Bereiche sind und intensiverer Kontrollen als bisher bedürfen, sie wegen ihrer Größe, vielfältigen Nutzung oder der Lage nicht wie Flughäfen abgeschottet werden können. Eine "Abriegelung" mit Zugangskontrollen kann - anders als für einzelne Hafenanlagen – für die Hafengebiete insgesamt vor allem personell nicht geleistet werden und ist zudem aus Verhältnismäßigkeitserwägungen auch nicht gewollt. Es bedarf daher einer Kontrollbefugnis, mit der den besonderen, nicht betriebsbedingten Gefahrenszenarien für die Hafengebiete angemessen begegnet werden kann, ohne nachhaltig in Grundrechte Maßnahmebetroffener einzugreifen, deren Polizeipflichtigkeit zu Kontrollbeginn in den meisten Fällen nur im Aufenthalt in einem gefährdeten Bereich begründet ist. Der Entwurf sieht hierzu die Anhalte- und Sichtkontrollen vor.

Die neu geschaffene Befugnis – wegen des thematischen und räumlichen Bezuges zum Hafen in diesem besonderen Gefahrenabwehrgesetz und nicht im allgemeinen schleswig-holsteinischen Polizeigesetz, dem Landesverwaltungsgesetz, geregelt - schließt dabei eine Sicherheitslücke, die von den Regelungen des ISPS-Codes nicht abgedeckt wird, da dieser sich jeweils nur auf die einzelne Hafenanlage, also den Terminal, bezieht. Sicherungsmaßnahmen, die eine Hafenanlage und dadurch auch das dort liegende Schiff schützen sollen, können jedoch nicht verhindern, dass terroristische Gewalttäter über den Hafen eingeschleust oder dass im Hafengebiet terroristische Angriffe vorbereitet oder verübt werden.

Die Vorschrift ist Regelungen anderer landes- und bundespolizeirechtlicher Eingriffsbefugnisse nachgebildet. Anlassloser Kontrollbefugnisse bedarf es nicht, die das Landesverfassungsgericht Mecklenburg-Vorpommern mit Urteil vom 21. Oktober 1999 (Az.: LVerfG 2/98) teilweise für verfassungswidrig gehalten hat. Auch § 22 Abs. 1 a Bundesgrenzschutzgesetz gibt den Vollzugskräften des Bundesgrenzschutzes auf Bahnhöfen und Flugplätzen nur entsprechende „Inaugenschein“-

Kompetenzen.

Weitergehende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anhalte- und Sichtkontrolle zur Abwehr der den Häfen drohenden Gefahren sind der schleswig-holsteinischen Landespolizei gestattet, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen anderer Rechtsnormen außerhalb dieses Gesetzes erfüllt sind. Damit ist gewährleistet, dass die polizeilichen Kontrollen zur Verhütung der den Personen und den Objekten des Hafens drohenden betriebsfremden Gefahren sich auf ein für Maßnahmebetroffene hinnehmbares Maß beschränken, sofern keine weiteren Gefährdungstatsachen vorliegen. Liegen Tatsachen bzw. objektivierte Anhaltspunkte hinsichtlich Zeit und Ort bevorstehender Gefahren vor, stehen der Polizei die Eingriffsbefugnisse des Landesverwaltungsgesetzes zur Verfügung (z.B.: § 181 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 - 3 i.V.m. §§ 202, 206 LVwG).

Zu § 5 Betreiber von Hafenanlagen

In § 5 werden die Betreiber der Hafenanlagen bestimmt. In Betracht kommen sowohl der Eigentümerinnen oder Eigentümer der jeweiligen Hafenanlage als auch der oder die Nutzungsberechtigten (z.B. der Erbbauberechtigte, Mieter oder Pächter) der Hafenanlagen. Die zuständige Behörde hat nach pflichtgemäßen Ermessen zu entscheiden, wer die Verpflichtungen, die sich für den Hafenbetreiber aus diesem Gesetz für die jeweilige Hafenanlage ergeben, zu erfüllen hat. Wer letztlich für die Erfüllung einer durch die Verordnung bzw. das SOLAS-Übereinkommen und den ISPS-Code vorgesehenen Verpflichtung verantwortlich ist, ist durch Auslegung der entsprechenden tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten vor Ort zu ermitteln.

Zu § 6 Risikobewertung

Die Risikobewertung dient der Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur, der Analyse bestehender Risiken und Schwachstellen, der Bewertung bereits bestehender Sicherheitsmaßnahmen und der Feststellung von geeigneten Gegenmaßnahmen. Sie ist grundsätzlich für jede einzelne Hafenanlage durchzuführen. Nach Abschluss der Risikobewertung erstellt die zuständige Behörde einen Bericht, in dem das Verfahren bei der Erstellung der Risikobewertung, die entdeckten Schwachstel-

len und die erforderlichen Gegenmaßnahmen beschrieben werden müssen. Dieser Bericht wird dem jeweiligen Betreiber der Hafenanlage zugestellt und stellt die Grundlage für den vom Betreiber zu fertigenden Plan zur Gefahrenabwehr dar.

Absatz 1 stellt klar, dass die Risikobewertung und deren regelmäßige Überprüfung von der zuständigen Behörde durchzuführen ist und die in Abschnitt 15 des Teils A des ISPS-Codes vorgegebenen Anforderungen erfüllen muss.

Absatz 2 enthält die Befugnisse, die die zuständige Behörde in die Lage versetzen, die Risikobewertung durchzuführen. Eine Risikobewertung setzt genaue Kenntnisse der zu bewertenden Örtlichkeiten voraus. Die Mitarbeiter der Behörde müssen daher die Hafenanlage betreten und besichtigen, um Schwachstellen erkennen zu können. Sie müssen darüber hinaus Auskünfte zu wichtigen Elementen einer Hafenanlage erhalten, wie sie in Absatz 15 des Teils B des ISPS-Codes im Einzelnen aufgeführt sind. Hierzu gehören insbesondere Aspekte der baulichen Sicherheit, Personenschutzsysteme, die Transport-Infrastruktur, Versorgungseinrichtungen oder Telekommunikations- und Computersysteme. Es müssen ferner Betriebsabläufe innerhalb der Hafenanlage und frühere sicherheitsrelevante Ereignisse analysiert werden. Die Durchführung einer Risikobewertung erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem Betreiber der Hafenanlage und der Behörde.

Die in Absatz 3 geregelte Unterrichtungspflicht des Betreibers der Hafenanlage über wesentliche Veränderungen ermöglicht es der zuständigen Behörde, neue Gefährdungslagen oder Schwachstellen zu erkennen und mit einer Aktualisierung der Risikobewertung darauf zu reagieren.

Absatz 4 stellt klar, dass die Risikobewertung in einen von der zuständigen Behörde zu erstellenden Bericht mündet, der auch die Grundlage für den Plan zur Gefahrenabwehr darstellt.

Zu § 7 Plan zur Gefahrenabwehr

Der Plan zur Gefahrenabwehr stellt das Kernstück der vom ISPS-Code vorgesehenen Maßnahmen dar. Er basiert auf der Risikobewertung und enthält alle für die Abwehr von Gefahren relevanten Maßnahmen und Verfahren.

In Absatz 1 wird festgelegt, dass der Betreiber einer Hafenanlage auf der Grundlage des Berichts zur Risikobewertung nach § 6 den Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben hat. Der Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ist unter Berücksichtigung der Hinweise des Abschnitts B/16 des ISPS-Codes abzufassen. Es ist jedoch denkbar, dass sich bei der Durchführung der Risikobewertung herausstellt, dass eine Hafenanlage zwar grundsätzlich dem Geltungsbereich des ISPS-Codes unterliegt, dass aber wegen der nur gelegentlich stattfindenden Abfertigung von Schiffen in Auslandsfahrt Ausnahmen gemacht werden können (vgl. Regel 2 des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens).

Verantwortlich für die Erstellung des Plans ist die oder der von dem Betreiber der Hafenanlage zu benennende Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (siehe im Einzelnen unter § 9). Der Plan muss auf die jeweiligen Besonderheiten der einzelnen Hafenanlage und das Zusammenwirken zwischen Schiff und Hafen zugeschnitten sein. Er muss insbesondere Aussagen treffen zu

- Maßnahmen, die den unerlaubten Zugang zur Hafenanlage und das unerlaubte Einbringen von Waffen oder anderen gefährlichen Stoffen oder Gegenständen verhindern,
- Maßnahmen, mit denen auf besondere Gefährdungslagen - jeweils bezogen auf die drei Gefahrenstufen - reagiert werden soll,
- Benennung der oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage einschließlich der Daten für eine Kontaktaufnahme rund um die Uhr,
- Verfahren zur Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse,
- Zuständigkeiten der mit Aufgaben zur Gefahrenabwehr betrauten Beschäftigten der Hafenanlage,
- Verfahren für das Zusammenwirken mit den Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen,

- Verfahren für die regelmäßige Überprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr und für seine Aktualisierung,
- Maßnahmen zur Sicherstellung des Geheimsschutzes der in dem Plan enthaltenen Angaben.

Der Inhalt des Plans soll sich an den in Absatz 16 des Teils B des ISPS-Codes enthaltenen detaillierten Hinweisen orientieren.

Absatz 2 Satz 2 schafft die gesetzliche Grundlage, für einzelne Arten von Hafenanlagen, die aufgrund ihrer Besonderheiten generell einer höheren Gefährdung ausgesetzt sind, und die für sie geltenden Mindestanforderungen einheitliche Kriterien festzulegen. Gegenwärtig sind derartige Mindeststandards für Kreuzfahrtterminals beabsichtigt; denkbar ist jedoch, entsprechende Mindeststandards auch für weitere spezifische Hafenanlagen zu einzuführen. Die Ermächtigung umfasst darüber hinaus auch die Möglichkeit, ein Muster für den Plan zur Gefahrenabwehr festzulegen und auf diese Weise sowohl eine Arbeitserleichterung für die Betreiber der Hafenanlagen als auch eine Vergleichbarkeit der Pläne untereinander zu gewährleisten.

Absatz 3 stellt klar, dass sich der Betreiber einer Hafenanlage zur Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr auch einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr (siehe im Einzelnen unter § 10) bedienen kann.

Ist der Plan zur Gefahrenabwehr erstellt, so ist er der zuständigen Behörde nach Absatz 4 zur Genehmigung vorzulegen. Die Behörde gleicht die im Plan enthaltenen Maßnahmen mit der Risikobewertung ab und prüft, ob die jeweils vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet und ausreichend sind. Das gleiche Verfahren ist anzuwenden, wenn der Plan wesentliche Änderungen erfährt. Absatz 4 Satz 2 sieht eine Ermächtigung für eine Verordnung vor, das Muster einer Genehmigung zu bestimmen.

Nach Genehmigung des Plans hat nach Absatz 5 Satz 1 der Betreiber der Hafenanlage die darin vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Da der Plan Regelungen für alle drei Gefahrenstufen enthalten muss und die Gefahrenstufen zwei und drei aufgrund eines erhöhten Risikos für einen begrenzten Zeitraum besondere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich machen, ist die für die Anpassung der Maßnahmen bei einem Wechsel der Gefahrenstufe benötigte Zeit von Bedeutung. Absatz 5 Satz 2 sieht

eine Ermächtigung für eine Verordnung vor, entsprechende Fristen zu bestimmen.

Absatz 6 normiert die Befugnisse der zuständigen Behörde, die Hafenanlage jederzeit zu betreten, um die Einhaltung der im Plan vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen zu überwachen. Auf Antrag des Betreibers der Hafenanlage kann die Behörde eine im Anhang zu Teil B des ISPS-Codes als Muster vorgesehene Erklärung, dass die Vorschriften des ISPS-Codes von der Hafenanlage eingehalten werden, ausstellen.

Absatz 7 regelt als ultima ratio die Befugnis der zuständigen Behörde, einer Hafenanlage die Abfertigung von Schiffen, die dem ISPS-Code unterliegen, zu untersagen. Eine solche einschneidende Maßnahme kommt in Betracht, wenn der Betreiber der Hafenanlage keinen oder nur einen nicht genehmigungsfähigen Plan zur Gefahrenabwehr vorgelegt hat und mit der zuständigen Behörde keine Einigung über alternative einstweilige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die ein gleichwertiges Niveau der Sicherheit für eine Übergangszeit bieten, erzielt werden konnte. Entsprechendes gilt, wenn die im genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr vorgesehenen Maßnahmen vom Betreiber der Hafenanlage nicht umgesetzt werden. Die Untersagung der Schiffsabfertigung kann in solchen Fällen erforderlich sein, um eine Sicherheitslücke zu verhindern, die sich auf den Gesamthafen auswirken kann.

Zu § 8 Einlaufverbot

Die erweiterten Anforderungen aus SOLAS und dem ISPS-Code zur Verbesserung der Abwehr des internationalen Terrorismus in der Seeschifffahrt und in den Häfen sowie die aktuellen Ereignisse auf der Fähre vor den Philippinen und in Madrid belegen die offensichtliche Gefährdungslage auch in Europa, die ein schnelles Handeln zum Schutz der norddeutschen Seehäfen unabdingbar erfordert. Das nach Regel 9 Absatz 2.5 SOLAS vorgesehene Einlaufverbot ist als Bestandteil eines Frühwarn- und Interventionssystems (Vessel Screening Process) ein geeignetes Mittel, um die Gefahren durch den internationalen Terrorismus für die Seehäfen zu minimieren.

Zu § 9 Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

Der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nach Absatz 1, die oder der vom Betreiber der Hafenanlage zu benennen ist, kommt die zentrale Funktion für die Umsetzung des ISPS-Codes in der Hafenanlage zu. So hat sie oder er insbesondere unter Berücksichtigung der Risikobewertung eine Bestandsaufnahme in der Hafenanlage durchzuführen, die Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr sicherzustellen, den Plan in der Hafenanlage umzusetzen und regelmäßige Überprüfungen durchzuführen, Übungen für die Beschäftigten durchzuführen sowie den Informationsaustausch sowohl mit der zuständigen Behörde als auch den Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf den Schiffen sicherzustellen.

Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen muss über für die Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderliche Fachkenntnisse verfügen und eine Ausbildung absolviert haben. Darüber hinaus muss für sie oder ihn eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchgeführt werden.

Gemäß Absatz 2 hat die erforderliche Ausbildung an einer für diesen Zweck zertifizierten Schulungseinrichtung zu erfolgen. Die Einrichtung stellt den Absolventen als Nachweis der Teilnahme eine Schulungsbescheinigung aus.

Einrichtungen, die entsprechende Schulungen durchführen möchten, können auf Antrag von der zuständigen Behörde zertifiziert werden. Absatz 3 Satz 2 stellt klar, dass eine Zertifizierung nach Wegfall der Voraussetzungen widerrufen werden kann.

Absatz 4 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Bestimmung des Musters der Schulungsbescheinigung und zur Festlegung der Voraussetzungen für die Zertifizierung einer Schulungseinrichtung.

Zu § 10 Anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr

Der Begriff "anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr" bezeichnet eine Stelle mit einschlägigem Fachwissen in Sicherheitsangelegenheiten und einschlägigen Kenntnissen über betriebliche Vorgänge in Häfen. Solche anerkannten Stellen können für die

Betreiber von Hafenanlagen tätig werden und den Plan zur Gefahrenabwehr erstellen. Sie können auf Antrag von der zuständigen Behörde zertifiziert werden. Satz 3 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Regelung der Voraussetzungen für die Zertifizierung.

Zu § 11 Sicherheitserklärung

Der Begriff "Sicherheitserklärung" bezeichnet eine Vereinbarung zwischen einer Hafenanlage einerseits und einem Schiff andererseits, mit dem ein Zusammenwirken stattfindet. Die Vorschrift räumt der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr einer Hafenanlage die Befugnis ein, eine Sicherheitserklärung nach Abschnitt A/5.1 des ISPS-Codes vom Schiff zu verlangen, wenn dieses nicht den Bedingungen des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens unterliegt. In der Vereinbarung werden die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr niedergelegt, die jede Partei umsetzen wird. Legt etwa ein Binnenschiff an einer Hafenanlage an, an der ansonsten auch dem ISPS-Code unterliegende Schiffe in Auslandsfahrt abgefertigt werden, kann die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage eine solche Erklärung verlangen, um Risiken oder Gefährdungspotenziale unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls auszugleichen.

Zu § 12 Zuverlässigkeitsüberprüfungen

Personen, die mit der Wahrnehmung der im ISPS-Code vorgesehenen Aufgaben in den Hafenanlagen betraut sind, haben die Möglichkeit, bei missbräuchlicher Aufgabenwahrnehmung die Hafensicherheit nachhaltig zu beeinträchtigen. Sie können ihre Tätigkeit daher nur ausüben, wenn ihre Zuverlässigkeit überprüft worden ist.

Absatz 1 regelt den Kreis der Personen, für die eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchzuführen ist. Es sind dies in erster Linie die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer anerkannten Stelle für die Gefahrenabwehr, die für eine Hafenanlage tätig werden. Weitere Personen können in die Zuverlässigkeitsüberprüfung einbezogen werden, wenn die zuständige Behörde dies für erforderlich hält.

Absatz 2 Satz 1 verankert das Mitwirkungsrecht der oder des Betroffenen und sieht vor, dass dieser oder dieser selbst Antragstellerin oder Antragsteller für die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung ist. Satz 2 sichert die Transparenz des Verfahrens und legt die der oder dem Betroffenen gegenüber bestehenden Aufklärungspflichten fest.

Absatz 3 regelt die Gewährung des rechtlichen Gehörs. Dabei sind die Geheimhaltungspflichten der beteiligten Stellen zu beachten.

Absatz 4 regelt die Folgen einer unterbliebenen oder mit Beanstandungen durchgeführten Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Absatz 5 regelt die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung für Staatsangehörige von Nicht-EU-Mitgliedsstaaten. Bei Personen, die sich weniger als fünf Jahre in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, sind die Ergebnisse der Zuverlässigkeitsüberprüfung wenig aussagekräftig. Abgesehen von den wenigen Fällen, denen entsprechende Informationen aus dem jeweiligen Heimatstaat vorliegen, besteht ein hohes Risiko, dass Mitglieder ausländischer extremistischer Organisationen, insbesondere aus Konfliktregionen, das Zuverlässigkeitsüberprüfungsverfahren durchlaufen und anschließend eine Tätigkeit im sicherheitsrelevanten Bereich aufnehmen. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich derartige Personen auch über einen längeren Zeitraum passiv verhalten, das Risiko sinkt jedoch umso mehr, je länger sie sich vor Aufnahme einer derartigen Tätigkeit im Bundesgebiet aufgehalten haben müssen.

Absatz 6 sieht eine Unterrichtungspflicht der zuständigen Behörden der anderen Länder über die Ergebnisse von Zuverlässigkeitsüberprüfungen vor, sofern Zweifel an der Zuverlässigkeit der oder des Betroffenen verblieben sind. Diese Maßnahme dient der Reduzierung des Verwaltungsaufwandes bei Zuverlässigkeitsüberprüfungen, wenn eine Person in einem anderen Bundesland eine Tätigkeit im Sinne des § 12 Abs. 1 aufnehmen will.

Einzelheiten werden gemäß § 19 Abs. 2 durch eine Verordnung geregelt.

Zu § 13 Datenerhebung

Absatz 1 ermöglicht es der zuständigen Behörde die zur Erfüllung ihrer Aufgabe nach diesem Gesetz erforderlichen Daten zu erheben und verpflichtet die oder den Betroffenen an ihrer oder seiner Überprüfung mitzuwirken. Der Umfang der Datenerhebung bei der oder dem Betroffenen und bei anderen Behörden oder sonstigen Stellen ist abschließend in den Nummern 1 bis 5 aufgeführt. Zur Identitätsüberprüfung der oder des Betroffenen gehören die folgenden personenbezogenen Daten der Antragstellerin oder des Antragstellers: Name, Vorname, Geburtsort, Geburtsdatum, Wohnort und Staatsangehörigkeit: Sofern aus Sicht der zuständigen Behörde weitere Angaben erforderlich sein sollten, sind diese nur zu verarbeiten, wenn die Antragstellerin oder der Antragsteller vorher ihre oder seine Einwilligung dazu erteilt. Die Zuständigkeit der Behörden nach Absatz 1 Nr. 2 richtet sich nach dem Wohnort der oder des Betroffenen.

Absatz 2 sieht in begründeten Einzelfällen vor, dass die zuständige Behörde Auskünfte von Strafverfolgungsbehörden einholen darf, wenn aufgrund von Auskünften gemäß Absatz 1 Nummer 2 und 4 Zweifel an der Zuverlässigkeit begründet sind.

Einzelheiten werden gemäß § 19 Abs. 2 durch eine Verordnung geregelt.

Zu § 14 Zweckbindung und Verarbeitung personenbezogener Daten in Dateien

§ 14 legt fest, dass die personenbezogenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit verarbeitet werden dürfen. Einzelheiten werden gemäß § 19 Abs. 2 durch eine Verordnung geregelt.

Zu § 15 Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung

Absatz 1 beinhaltet die Benachrichtigungspflicht der zuständigen Behörde nach Abschluss der Überprüfung gegenüber der oder dem Betroffenen.

Absatz 2 lässt eine Weitergabe von weiteren Erkenntnissen an den gegenwärtigen Arbeitgeber nur zu, soweit sie für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im

Zusammenhang mit der Zuverlässigkeitsprüfung erforderlich sind. § 161 StPO bleibt unberührt.

Zu § 16 Berichtigten, Löschen und Sperren personenbezogener Daten

Absatz 1 verpflichtet die zuständige Behörde zur Berichtigung ihrer personenbezogenen Daten und beinhaltet auch die Weitergabe an die Behörden und Stellen, die gesetzlich an der Zuverlässigkeitsprüfung beteiligt sind.

Absatz 2 regelt - ergänzend zu den allgemeinen datenschutzrechtlichen Regelungen - spezifische Lösungsfristen für die Daten aus der Zuverlässigkeitsüberprüfung und schreibt fest, dass nach erstmaliger Zuverlässigkeitsprüfung die Daten dann zu löschen sind, wenn die oder der Betroffene die entsprechende Tätigkeit nicht innerhalb eines Jahres aufgenommen hat (Buchstabe a). Die zuständige Behörde kann außerdem die Daten bis zu drei Jahren nach dem Ausscheiden der oder des Betroffenen aus einer die Zuverlässigkeitsüberprüfung auslösenden Tätigkeit speichern (Buchstabe b). Durch die erweiterte Speicherung wird der oder dem Betroffenen die erneute Aufnahme einer entsprechenden Tätigkeit erleichtert. Nach dem Ablauf von drei Jahren kann davon ausgegangen werden, dass die oder der Betroffene vermutlich keine neue Tätigkeit nach § 12 Abs. 1 aufnehmen wird, deshalb sind ihre oder seine Daten zu löschen.

Absatz 3 ermöglicht es, Daten nicht zu löschen, sondern für die weitere Verwendung zu sperren, wenn Grund zur Annahme besteht, dass durch die Löschung schutzwürdige Interessen der oder des Betroffenen beeinträchtigt werden könnten. Ein Zugriff auf diese Daten ist nur mit der Einwilligung der oder des Betroffenen zulässig.

Einzelheiten werden gemäß § 19 Abs. 2 durch eine Verordnung geregelt.

Zu § 17 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrigkeitentatbestände sind bei vorsätzlichen und fahrlässigen Verstößen gegen alle wesentlichen sich aus dem ISPS-Code ergebenden Pflichten vorgesehen. Zugleich wird die Wasserschutzpolizeidirektion als Bußgeldbehörde benannt.

Zu § 18 Gebühren

Die zuständige Behörde erhebt für bestimmte, im Gesetz abschließend benannte, Amtshandlungen Gebühren.

Zu § 19 Ermächtigung

Es ist zweckmäßig, die Regelung der in den Vorschriften genannten Einzelheiten im Rahmen einer Verordnungsermächtigung in Absatz 1 auf das Innenministerium zu übertragen.

In Absatz 2 werden, entsprechend der Regelung im Luftverkehrsrecht, insbesondere auch die Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 12, die in §§ 13 bis 16 erfolgten Festlegungen sowie die Wiederholung und auch die Anlässe einer solchen Überprüfung gemäß § 12 durch Verordnung geregelt.

Zu § 20 Einschränkung von Grundrechten

Mit der Vorschrift wird dem in Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 GG enthaltenen Zitiergebot Rechnung getragen.

Zu § 21 Inkrafttreten

§ 21 regelt das Inkrafttreten.