

An die  
Mitglieder des Innen- und Rechtsausschusses  
des schleswig-holsteinischen Landtags

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

15. Juni 2004

Or/Al/IV-2/1

- 1. Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes (Stand 28.4.2004)**
- 2. Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren (Stand 26.5.2004)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erlauben uns, zu den oben genannten Gesetz- bzw. Verordnungsentwürfen aus Sicht der deutschen Hafengewirtschaft wie folgt Stellung zu nehmen:

- § 18 des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes (Stand 28.4.2004) sieht vor, dass die zuständige Behörde für Amtshandlungen u. a. nach § 7 Abs. 4 und 6 Gebühren erhebt. Da die §§ 12-16 in dem neuen Gesetzentwurf nicht mehr aufgeführt sein sollen, gehen wir davon aus, dass die Gebührenregelung nunmehr in § 13 enthalten ist.

Auf der Basis dieser Ermächtigung sieht der Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren „Polizeiliche Angelegenheiten“ eine Gebührenerhebung u. a. für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung nach § 7 Abs. 4 des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes vor. Darüber hinaus soll eine Gebühr für die Bescheinigung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlagen nach § 7 Abs. 6 Satz 2 des Gesetzentwurfs erhoben werden.

Wir hatten in unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes deutlich gemacht, dass die Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code nicht akzeptabel ist. Die Anlagenbetreiber führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal durch, was mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist. Es ist nicht vertretbar, den Unternehmen darüber hinaus auch die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates

und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass der Staat zumindest die Kosten für seine Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu übernehmen hat und diese nicht auf die Unternehmen verlagern kann. Insoweit verweisen wir auch auf Ziffer 2 unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 (siehe Anlage 1). Darüber hinaus fügen wir auch unsere Stellungnahme vom 25. Mai 2004 zu dem Ergebnis der Anhörung vom 7. Juni 2004 bei (siehe Anlage 2).

Im Übrigen werden auch in anderen Ländern, wie Dänemark und den Niederlanden, keine Gebühren für die Genehmigung der Pläne erhoben. Im Falle der Erhebung von Gebühren in Deutschland würde es damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Umschlagbetriebe kommen.

Aus den genannten Gründen halten wir es für zwingend erforderlich, dass der Passus „nach § 7 Abs. 4 und 6“ in § 18 (neu: § 13) des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes gestrichen wird.

2. Unabhängig davon ist eine Gebühr von bis zu € 4000,- für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage auch unverhältnismäßig. Zudem ergibt sich aus dem Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren auch nicht, wie diese Beträge errechnet worden sind und nach welchen Kriterien die jeweilige Gebühr festgesetzt werden soll. Soll an die umgeschlagenen Menge oder an den jeweiligen Verwaltungsaufwand angeknüpft werden? Dies hat die Behörde bislang nicht dargelegt. Sollte die Behörde eine Kostendeckung ihres Verwaltungsaufwandes anstreben, müsste zunächst dargelegt werden, welchen Aufwand die Behörde für die Genehmigung des Plans oder seine wesentliche Änderung überhaupt hat. Für den Fall, dass für die Genehmigung eines Plans eine Gebühr von € 4000,- angesetzt wird, würde dies bei einem Stundensatz von € 61,- bedeuten, dass sich ein Mitarbeiter 65,57 Arbeitsstunden mit der Genehmigung des Plans beschäftigen müsste. Bei einer angenommenen wöchentlichen Arbeitszeit von 38 Stunden wäre der Behördenmitarbeiter damit fast zwei Wochen mit der Genehmigung eines Plans beschäftigt. Dies erscheint uns unangemessen und dürfte auch nicht dem tatsächlichen Aufwand entsprechen. Artikel 3 des Grundgesetzes verbietet es im Übrigen, Gebühren unabhängig von den tatsächlichen Kosten einer Leistung festzusetzen. Der Verordnungsentwurf erfüllt damit nicht die verfassungsmäßigen Anforderungen des Artikel 3 des Grundgesetzes.

Wir bitten Sie daher, unser Anliegen zu unterstützen und sich dafür einzusetzen, dass es zu keinen weiteren Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Hafenwirtschaft kommt.

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlagen

Innenministerium Schleswig-Holstein  
Herr Ingo Berger  
IV 4212 – Maritime und Gefahrgut-  
rechtliche Grundsatzangelegenheiten  
Düsternbrookerweg 92

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

25. Mai 2004  
Or/St/IV-2/1

## **Anhörung zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes am 7. Mai 2004**

Sehr geehrter Herr Berger,

wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen über die Anhörung zu dem o. g. Gesetzentwurf am 7. Mai 2004. Wie bereits telefonisch besprochen, sind wir der Ansicht, dass eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code oder für andere hoheitliche Maßnahmen nicht akzeptabel ist. Dies hatten wir auch unter Ziffer 2 unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 vorgetragen.

Es ist keineswegs so, wie Sie auf Seite 3 Ihres Schreibens vom 19. Mai 2004 ausführen, dass seitens der Verbandsvertreter signalisiert wurde, dass nur für § 7 Absatz 6 Satz 2 Gebühren anerkannt werden. In unserer Stellungnahme hatten wir deutlich gemacht, dass eine Gebührenerhebung für staatliche Leistungen nach dem ISPS-Code oder für hoheitliche Maßnahmen generell nicht akzeptabel ist. Daher muss unseres Erachtens der gesamte Passus „insbesondere nach § 7 Absatz 4 und 6“ in § 18 gestrichen werden. Wir hatten uns lediglich mit einer Gebührenerhebung für die Zertifizierung von Schulungseinrichtungen nach § 9 Absatz 3 und die Zertifizierung von RSO's nach § 10 einverstanden erklärt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Innenministerium Schleswig-Holstein  
Herrn Ingo Berger  
IV 4212 – Maritime und  
gefahrenrechtliche Grundsatzangelegenheiten  
Düsternbrooker Weg 92

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

6. Mai 2004  
Or/Al/IV-2/1

## **Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen**

Sehr geehrter Herr Berger,

wir bedanken uns für die Übersendung des oben genannten Gesetzentwurfs, zu dem wir wie folgt Stellung nehmen:

### **1. § 7 Abs. 2 – Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen**

Wie bereits in der Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer und des ZDS deutlich gemacht, ist der ZDS gegen die Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen. Insoweit verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme gegenüber der Koordinierungsstelle der Designated Authorities der Küstenländer vom 28. April 2004, die wir als Anlage vorsorglich nochmals beifügen.

Wir hatten in der Arbeitsgruppe Recht auch deutlich gemacht, dass wir uns allenfalls mit der Festlegung von Leitlinien für bestimmte Arten von Hafenanlagen einverstanden erklären könnten. Als Kompromiss wäre daher folgende Formulierung in § 7 Abs. 2 akzeptabel:

„Für bestimmte Arten von Hafenanlagen können durch die zuständige Behörde Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden. **Diese Mindestanforderungen gelten als Leitlinien für die zuständige Behörde und die betroffenen Unternehmen...**“

## 2. § 18 – Gebühren

In der Arbeitsgruppe Recht hatten wir deutlich gemacht, dass die Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code, also für die Durchführung der Risikobewertung und die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr, oder für andere hoheitliche Maßnahmen, wie z. B. eine Bombenentschärfung auf dem Terminal, nicht akzeptabel ist. Wir halten es daher für zwingend erforderlich, dass der Verweis auf § 7 Abs. 4 und Abs. 6 in § 18 gestrichen wird. Wir hatten uns in der Arbeitsgruppe lediglich damit einverstanden erklärt, dass für die Zertifizierung von Schulungseinrichtungen nach § 9 Abs. 3 und die Zertifizierung von RSOs nach § 10 Gebühren erhoben werden. Eine Gebührenerhebung in diesen Fällen ist unseres Erachtens auch gerechtfertigt, da die Schulungseinrichtungen und RSOs auf dem Gebiet der Sicherheit wirtschaftlich tätig werden. Anders verhält es sich hingegen mit den Unternehmen. Auf die Unternehmen in den deutschen Seehäfen werden durch die Umsetzung der Security-Maßnahmen ganz erhebliche Kosten zukommen. Nach Einschätzung des ZDS werden diese Kosten deutlich über 50 Mio. Euro liegen.

Nach Ansicht des ZDS ist es nicht akzeptabel, den Unternehmen darüber hinaus die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code oder für andere hoheitliche Maßnahmen aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der International Maritime Organization verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass die dem Staat durch seine Verpflichtungen entstehenden Kosten nicht auf die Unternehmen verlagert werden können.

Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages hat in der Begründung zu seiner Beschlussempfehlung vom 25.11.2003 Folgendes klargestellt:

„Es erscheint geboten, die Bundesregierung darauf hinzuweisen, dass nicht alle Maßnahmen zum Schutz der Häfen und der Schifffahrt vor terroristischen Gefahren durch die Wirtschaft zu tragen sind. In weiten Teilen handelt es sich um Maßnahmen zur öffentlichen Gefahrenabwehr, deren Kosten nicht komplett auf die Wirtschaft umgelegt werden können.“

Die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses sowie den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28.11.2003 fügen wir als Anlage bei.

Unabhängig davon genügt die Formulierung in § 18 des Gesetzentwurfs auch nicht dem Bestimmtheitsgebot. Dort wird ausgeführt, dass die zuständige Behörde für Amtshandlungen **insbesondere** nach § 7 Abs. 4 und 6, § 8, § 9 Abs. 3 und § 10 Gebühren erhebt; Auslagen sind zu erstatten.“

In der Begründung zu § 18 heißt es dann, dass die zuständige Behörde für **bestimmte, im Gesetz benannte**, Amtshandlungen Gebühren erhebt. Diese Aussage ist jedoch nicht richtig, da § 18 – wie sich aus dem Wort „insbesondere“ ergibt – keine abschließende Aufzählung enthält. Aus dem Gesetz lässt sich damit nicht ersehen, für welche Amtshandlungen darüber hinaus noch Gebühren erhoben werden sollen. Fraglich ist auch, ob die Bezugnahme auf § 7 Abs. 6 sich sowohl auf die Besichtigungen nach Abs. 6 Satz 1 als auch auf die Erklärung nach Abs. 6 Satz 2 beziehen soll. Unklar ist zudem, in welcher Höhe Gebühren erhoben werden sollen. In der Arbeitsgruppe Recht haben einige Vertreter der Küstenländer darauf hingewiesen, dass in den Gebührenbescheid für die Genehmigung des Plans auch die Personalaufwendungen für die Risikobewertung mit einfließen sollen. Auch dies ist aus Sicht des ZDS aus den vorgenannten Gründen nicht akzeptabel. Wir halten es daher für erforderlich, dass der Passus „**insbesondere nach § 7 Abs. 4 und 6**“ in § 18 gestrichen wird.

### 3. § 5 – Betreiber von Hafenanlagen

In der Begründung zu dieser Bestimmung heißt es, dass **durch Auslegung der entsprechenden Regelungen** zu ermitteln ist, wer letztlich für die Erfüllung einer durch die Verordnung bzw. das SOLAS-Übereinkommen und den ISPS-Code vorgesehenen Verpflichtungen verantwortlich ist. Unklar ist, was mit den „entsprechenden Regelungen“ gemeint ist. Unseres Erachtens muss anhand der tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten vor Ort beurteilt werden, wer als Betreiber der jeweiligen Hafenanlage anzusehen ist.

### 4. § 12 – Zuverlässigkeitsüberprüfungen

Nach § 12 Abs. 1 Ziff. 3 findet eine Zuverlässigkeitsüberprüfung weiterer Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeit Zugang zu der Risikobewertung und dem Gefahrenabwehrplan haben, statt, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält. In der Begründung zu dieser Vorschrift heißt es, dass dabei zu denken ist an größere Hafenanlagen, in denen über die oder den Beauftragten für Gefahrenabwehr hinaus weitere Mitarbeiter entsprechende sicherheitsrelevante Aufgaben im Zusammenhang mit dem ISPS-Code übernehmen.

Hierzu ist anzumerken, dass in der Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer und des ZDS Einvernehmen darüber erzielt wurde, dass eine Überprüfung weiterer Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeit Zugang zu der **gesamten** Risikobewertung oder dem **gesamten** Gefahrenabwehrplan haben, stattfindet, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält. Darauf, ob Mitarbeiter **sicherheitsrelevante Aufgaben** im Zusammenhang mit dem ISPS-Code wahrnehmen, wird in § 12 Abs. 1 Ziffer 3 nicht abgestellt. Dies war auch nicht

Gegenstand der Diskussion in der Arbeitsgruppe Recht. Dieser Satz muss nach Ansicht des ZDS daher gestrichen werden.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Berger, die vorgenannten Punkte in dem Gesetzentwurf zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Ordemann', written in a cursive style.

Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlage