

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 16/2488

Staatssekretär

An den Vorsitzenden
des Innen- und Rechtsausschusses
des Schleswig – Holsteinischen Landtages
Herrn Werner Kalinka, MdL
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

16. Oktober 2007

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz)

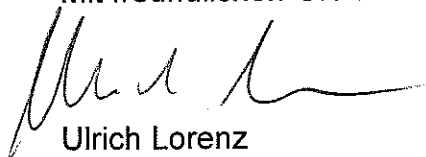
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

als Anlage übersende ich auf Ihre Anforderung die Unterlagen zu dem von der Landesregierung durchgeführten Anhörungsverfahren bezüglich des Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz).

Hierzu ist es aus Gründen des besseren Verständnisses erforderlich, die – heute nicht mehr aktuelle – Entwurfsfassung mit Stand vom 13.04.2007, auf die sich die Stellungnahmen beziehen, beizufügen.

Abschließend möchte ich in Bezug auf die bereits eingetretene Verfristung und die damit verbundene Dringlichkeit des Verfahrens den aktuellen Sachstand mitteilen. Die Bundesrepublik Deutschland ist durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit Schreiben vom 01.08.2007 auf die nicht eingehaltene Umsetzungsfrist und die damit bestehende Vertragsverletzung hingewiesen und um Stellungnahme gebeten worden. Dieses Schreiben liegt dem IM seit dem 30.08.2007 vor. Das auf Bundesseite federführende BMVBS befindet sich derzeit in dem Bemühen, ein formelles Vertragsverletzungsverfahren mit drohenden Strafzahlungen zu verhindern, in enger Abstimmung mit meinem Haus und den übrigen betroffenen Länderressorts.

Mit freundlichen Grüßen



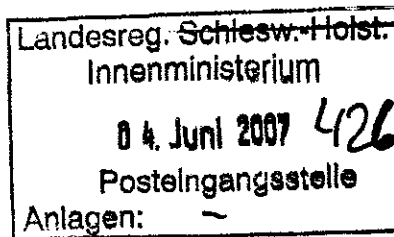
Ulrich Lorenz

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Innenministerium des Landes
Schleswig-Holstein
Herrn Martin Dux
Postfach 71 25

24171 Kiel



Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

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

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

1. Juni 2007
Kg/Al/IV-2/1

104

Aktenzeichen IV 426a

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz)

Sehr geehrter Herr Dux,

wir danken für die Übersendung des oben genannten Gesetzentwurfes und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft wird der Entwurf des oben genannten Gesetzes grundsätzlich unterstützt. Insbesondere begrüßt der ZDS, dass sich der Gesetzentwurf an den in verschiedenen Arbeitskreisen (Bund/Länder) zwischen Gesetzgeber und Wirtschaft gefundenen Konsens bezüglich der Formulierung und Auslegung des ISPS-Code orientiert.

Ebenso wird begrüßt, dass der Gesetzentwurf anerkennt, dass die Verbesserung der Sicherheit in dem Hafengebiet, das nicht unter den ISPS-Code fällt, allein Aufgabe der öffentlichen Hand ist und damit auf die private Wirtschaft – abgesehen von mittelbaren Inanspruchnahmen im Rahmen von z.B. Übungen – keine weiteren Verpflichtungen bzw. Belastungen zukommen werden. Ebenfalls begrüßt der ZDS in diesem Zusammenhang die Klarstellung in der Begründung zu dem Gesetzentwurf, dass auf die private Wirtschaft keine weiteren Kostenbelastungen durch die Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG (Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen) zukommen werden.

Im Weiteren ist nach Ansicht des ZDS eine Anwendung des ISPS-Code und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 im Sinne des § 4 Abs. 3 des Gesetzentwurfes auf solche Hafenanlagen, die von nationalen Seeverkehrten angelaufen werden, durch die zuständige Behörde mit Augenmaß zu verfolgen.

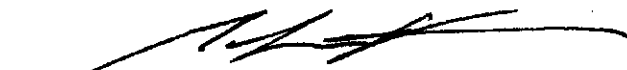
Grundsätzlich sind Security-Initiativen, die zu einer Verbesserung der Sicherheit führen und damit das Risiko vor möglichen Terroranschlägen minimieren, zu begrüßen. Bei Initiativen, die den nationalen Seeverkehr betreffen, ist allerdings darauf zu achten, dass bei der Schaffung eines Optimums an Sicherheit die Abläufe in den Häfen so wenig wie möglich beeinträchtigt und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Im Falle der Einführung von zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen durch die zuständige Behörde sollte nach Ansicht des ZDS daher immer geprüft werden, ob durch diese Maßnahmen tatsächlich ein höheres Sicherheitsniveau geschaffen wird und ob diese Maßnahmen lediglich zu zusätzlichen Belastungen führen, ohne den gewünschten Effekt zu erzielen. Nach Ansicht des ZDS ist im Rahmen von nationalen Verkehren, im Vergleich zu Hafenanlagen, die internationale Seeverkehre bedienen, die Gefährdungssituation als wesentlich geringer einzuschätzen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in der überwiegenden Zahl der Hafenanlagen bereits Gefahrenabwehrmaßnahmen mit einem hohen Schutzniveau getroffen bzw. umgesetzt wurden. In der Folge sollte im Grundsatz für nationale Verkehrsdienste und die ihnen dienenden Hafenanlagen nicht der ISPS-Standard, sondern ein geringerer Sicherheitsstandard zur Anwendung kommen.

Im Weiteren ist es nach Ansicht des ZDS erforderlich, Doppelbelastungen der Unternehmen im Hafenbereich zu vermeiden. Es muss sichergestellt sein, dass es insoweit nicht zu Kompetenzüberschneidungen kommt, Doppelzertifizierungen ausgeschlossen sind und Auskunftsverlangen der Behörden abgestimmt werden und sich ergänzen. Dies gilt insbesondere für Hafenanlagen, die Schnittstelle für internationale und nationale Seeverkehre sind.

Der ZDS geht zudem davon aus, dass im Bereich der in § 4 Abs. 3 des Gesetzentwurfs beschriebenen nationalen Verkehrsdienste und den ihnen dienenden Hafenanlagen eine enge Abstimmung zwischen den Bundesländern wie auch zwischen dem für die nationale Seeschifffahrt zuständigen Bund und den Ländern verfolgt wird, um ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten sicherzustellen und die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Kröger

Kock, Ralf (Innenministerium)

Von: Dux, Martin (Innenministerium)
Gesendet: Donnerstag, 7. Juni 2007 08:15
An: Kock, Ralf (Innenministerium)
Betreff: WG: StN Hafensicherheitsgesetz

Hallo Ralf,

angefügt die StN der Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen zum HaSiG.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Dux
Innenministerium Schleswig - Holstein
IV 426a - Maritime Grundsatzangelegenheiten
Tel.: +49 431 / 988 3355
Fax: +49 431 / 988 3104
Email: Martin.Dux@im.landsh.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: A. Breiholz [mailto:abreiholz@port-of-kiel.de]
Gesendet: Mittwoch, 6. Juni 2007 13:36
An: Dux, Martin (Innenministerium)
Betreff:

Von: Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen
An: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, z. Hd. Herrn Dux

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dux,

für die Übersendung des Gesetzesentwurfes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz) sagen wir herzlichen Dank. Grundsätzlich ist aus unserer Sicht anzumerken, dass insbesondere in bezug auf eine Anwendung des ISPS-Code und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 i. S. d. § 4 Abs. 3 d. Gesetzesentwurfes auf solche Hafenanlagen, die von nationalen Seeverkehren angelaufen werden - sofern sich hier nicht aufgrund der noch offenen Entscheidung des für die Sicherung der Seeverkehre zuständigen Bundes und der ohnehin unmittelbaren Rechtskraft der EU-Verordnung die Frage der Entbehrlichkeit des Abs. 3 stellt - besonderes Augenmaß der zuständigen Behörden geboten ist, um der oftmals deutlich geringeren Gefährdungssituation gerecht zu werden. Der diesbezüglichen Stellungnahme des ZDS schließen wir uns daher vollinhaltlich an. Des weiteren liegt uns zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes eine spezifizierte Stellungnahme des ALR Husum vor, die wir mit Blick auf die differenzierten Detailanmerkungen direkt beigefügt haben, mit der Bitte diese im weiteren Verfahrensgang zu berücksichtigen und uns ggf. über den Fortgang bzw. Umgang mit den aufgeworfenen Fragen und Anregungen unterrichtet zu halten.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft schleswig-holsteinischer Häfen
c/o Seehafen Kiel GmbH & Co.
Kommanditgesellschaft
Port of Kiel
Bollhörnkai 1
D-24103 Kiel
Arne Breiholz
Tel. +49(0)431/9822-103
Fax +49(0)431/9822-105
eMail abreiholz@port-of-kiel.de <mailto:abreiholz@port-of-kiel.de>

07.06.2007


Amt
für ländliche Räume
Husum

Amt für ländliche Räume Husum
Postfach 1440 | 25804 Husum

Arbeitsgemeinschaft
Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.
Herrn Arne Breiholz
Bollhörnkai 1

24103 Kiel

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom: 8. Mai 2007
Mein Zeichen: 509/6241.16 HaSiG
Meine Nachricht vom: /

Carl L. Ahrens
carl.ahrens@hh.alr-husum.landsh.de
Telefon: 04841 6613-17
Telefax: 04841 6613-21

Husum, den 4. Juni 2007

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz, HaSiG)

Hier: Beitrag zur Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.

Sehr geehrter Herr Breiholz,

vielen Dank für die Zuleitung des Gesetzentwurfes und die Möglichkeit der Stellungnahme. Nachfolgend übersende ich Ihnen meine Ausführungen zu o.g. Gesetzentwurf des Innenministeriums zur weiteren Verwendung:

In der Erläuterung zum vorgelegten Gesetzentwurf wird im Kapitel A „Problem“, 7. Absatz allgemein begründeter Anpassungsbedarf angeführt, hervorgerufen durch Entwicklungen auf nationaler Ebene, praktischen Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie, in der Aussage etwas unbestimmt, „die Weiterentwicklung der maritimen Sicherheitsarchitektur in der Bundesrepublik Deutschland zu Reformbedarf bzw. Optimierungspotenzialen in dem bestehenden Hafenanlagensicherheitsgesetz“. Da der Gesetzentwurf in der vorliegenden Form offenbar weit über das Umsetzungserfordernis der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 26. Oktober 2005 (ABl L310/28) hinausgeht, sollten hier m.E. ausführlichere Bedarfsbegründungen erfolgen. Im Zusammenhang mit der das neue HaSiG begründenden Richtlinie 2005/65/EG stellen sich mir folgende Fragen:

- Was sind sicherheitsrelevante Ereignisse im Sinne 2005/65/EG Erwägungsgründe Nr. 1 und 2?
- Ziel der 2005/65/EG Erwägungsgrund Nr. 5 ist die **Gefahrenabwehr**. Hier fehlt eine Definition dieses Begriffes im Hinblick auf 2005/65/EG. Bezieht sich Gefahrenabwehr im Sinne der 2005/65/EG nur auf **sicherheitsrelevante Ereignisse infolge terroristischer Handlungen**? Andernfalls wären m.E. Aufgabenbereiche anderer originär zuständiger Ordnungsbehörden, wie Hafenbehörden, Ordnungsbehörde nach BImSchG, StUA u.a. berührt.

- Weshalb ist die Möglichkeit, Ausschüsse für die Gefahrenabwehr gemäß 2005/65/EG Erwägungsgrund Nr. 9 zu bilden, nicht vorgesehen?
- Entgegen 2005/65/EG Erwägungsgrund Nr. 10 fehlt eine Zuständigkeitsabgrenzung aller beteiligten Ordnungsbehörden.
- Nach Art 5 müssen die Mitgliedstaaten jeweils eine Gefahrenabwehrbehörde mit örtlicher Zuständigkeit für jeden einzelnen Hafen benennen. Nach dem vorliegenden HaSiG-Entwurf ist die zuständige Behörde für alle schleswig-holsteinischen Häfen verantwortlich. Die anlässlich verschiedener Gespräche mit dem LPA angeführten „Regionalteams“ sowie ihr Handlungsrahmen finden keine Erwähnung.

Zu § 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Abs 1

Hier sollte zur Vermeidung von Missverständnissen und in Übereinstimmung mit 2005/65/EG Art.1 und i.V. mit den Erwägungsgründen Nr. 1, 2, 4 und 5 ausdrücklich auf den Schutz des Seeverkehrsgewerbes und der Hafenwirtschaft vor sicherheitsrelevanten Ereignissen und deren zerstörerischen Auswirkungen abgestellt werden.

Abs 2

Hier ist m. E. der Regelungskanon der Richtlinie 2005/65/EG etwas verzerrt übernommen worden:

Die Richtlinie fordert von den Mitgliedstaaten in folgender Reihenfolge:

1. in Art. 2 Abs.1, Satz 2 zunächst zu entscheiden, ob Bestimmungen dieser RL überhaupt auf mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche anzuwenden sind

und danach

2. in Art. 2 Abs. 3 die Festlegung des Geltungsbereiches von Bestimmungen dieser Richtlinie unter Bezug auf Informationen aus der jeweiligen Risikobewertung.

In § 1 Abs. 2 des HaSiG-Entwurfes entscheidet allein die zuständige Behörde ohne verpflichtenden Bezug auf die Risikobewertung über den räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieses Gesetzes.

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt:

müssten die Kriterien für die Feststellung der zuständigen Behörde über den die verkehrs- und ordnungsrechtlichen Hafengrenzen überschreitenden erweiterten Geltungsbereich nicht Bestandteil dieses Gesetzes sein?

Zu § 2 Zuständige Behörde

Die Richtlinie 2005/65/EG unterscheidet durch die Verantwortungszuordnung in Art. 5 Abs. 2 zwischen

- a) der Stelle (auch anerkannte externe Stellen), die die Risikobewertungen in den Häfen durchführt,
- b) der Stelle, die die Risikogenehmigungen im Namen des Mitgliedstaates genehmigt,
- c) der Behörde für Gefahrenabwehr im Hafen mit Zuständigkeit für Ausarbeitung und Durchführung von Plänen zur Gefahrenabwehr im Hafen.

Entgegen der Richtlinie wird auf die Trennung zwischen der örtlich und sachlich für die Gefahrenabwehr zuständigen Exekutivbehörde einerseits und der die Risikobewertung und die Pläne zur Gefahrenabwehr genehmigenden Behörde verzichtet. Weshalb?

Hinweis: in Anhang IV der Richtlinie 2005/65/EG wird ausdrücklich die Nichtzulässigkeit zwischen der Zuständigkeit für die Risikobewertung und der Erstellung/Genehmigung von

Plänen zur Gefahrenabwehr erklärt. Weshalb gilt dies nicht für die zuständige Behörde im HaSiG-Entwurf?

Weiterhin fehlt m. E. ein Hinweis auf die Zuständigkeitsabgrenzung zur Hafenbehörde.

Zu § 3 Polizeiliche Befugnisse

Der Entwurf des HaSiG führt hier den Begriff „betriebsfremde Gefahr“ ein, ohne ihn näher zu definieren. Die Richtlinie 2005/65/EG spricht von „sicherheitsrelevanten Ereignissen“, die Verordnung (EG) 725/2004 von „vorsätzlichen rechtswidrigen Handlungen“.

Bisher ist die HB zuständig u.a. für die Abwehr von Gefahren ... aus dem Zustand, der Benutzung und dem Betrieb des Hafens drohen (§ 4 Abs 2 HafV).

M.E. fallen darunter auch die so genannten betriebsfremden Gefahren.

Inwieweit ist hier die Rolle der Hafenbehörde und anderer zuständiger Ordnungsbehörden (§ 4 HafV) berührt bzw. zu berücksichtigen?

Ist eine Änderung der HafV erforderlich? Wenn nein, weshalb nicht?

Zu § 4 Anwendungsbereich, Ausnahmen

Abs 2

Kann der Anwendungsbereich eines Gesetzes sowohl örtlich als auch inhaltlich von der Bewertung einer gleichzeitig mit Genehmigung und Durchführung betrauten Behörde abhängig gemacht werden?

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt:

m.E. gehören zumindest die Bewertungskriterien oder ein Verweis auf diese in das Gesetz um den Anwendungsbereich hinreichend zu konkretisieren.

Abs 3

Nach Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 725/2004 gilt diese Vorschrift nur für Fahrgastschiffe, die in einem nationalen Verkehrsdienst eingesetzt werden und der Klasse A im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie 98/18/EG angehören, sowie für ihre Unternehmen. Nach einer obligatorischen Bewertung der Sicherheitsrisiken beschließen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 725/2004, ob überhaupt Erfordernis besteht, andere nationale als die vorgenannten Fahrzeuge und die von ihnen genutzten Hafenanlagen in den Geltungsbereich der Verordnung ein zu beziehen. Dies fällt m.W. in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. Da hierzu bisher keine Entscheidung vorliegt, schlage ich die Streichung des § 4 Abs. 3 HaSiG vor, denn im Übrigen gilt die Verordnung ja als unmittelbares Recht.

Zu § 5 Betreiber von Hafenanlagen

Hier stellt sich mir die Frage, ob die zuständige, gleichzeitig genehmigende und durchführende, Behörde sich ihre Adressaten selbst definiert.

Zu § 6 Risikobewertung

Die von der EU-VO (EG) 725/2004 in Anhang II ISPS-Code Teil A, Regel 15.2 Satz 2 eingeräumte Möglichkeit der Risikobewertung durch eine RSO wird nicht eingeräumt. Weshalb nicht?

Zu § 8 Einlaufkontrolle

Über den verpflichtenden Teil A des ISPS-Codes hinausgehend, wird die zuständige Behörde ermächtigt, bereits beim Verdacht einer Bedrohung restriktiv einzugreifen.

Woher weiß die zuständige Behörde, wann ein solches Schiff beabsichtigt, in den Hafen einzulaufen? Bisher besteht eine Meldepflicht nach AnlBV nur gegenüber der Bundeswasserstraßenverwaltung, nach § 13 HafV und § 8 HSVO gegenüber der

Hafenbehörde und gegebenenfalls nach Hafenbenutzungsordnung gegenüber den Hafen(anlagen)betreibern.

Der Informationsaustausch mit dem Meldepunkt des Bundes, bzw. Hafenbehörde und Hafen(anlagen)betreiber ist zurzeit nicht vorgesehen.

Zu § 9 Beauftragte für Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen

Werden Zertifizierungen durch andere als von der zuständigen Behörde in SH zertifizierte Schulungseinrichtungen anerkannt (z.B. diejenigen anderer Bundesländer, EU Mitgliedstaaten, SOLAS Vertragsstaaten)?

Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG

Zu § 12 Anwendungsbereich

Häfen mit Fahrgastschiffen i.d. Auslandsfahrt
Frachtschiffen > 500 BRZ i.d. Auslandsfahrt
Fahrgastschiffe i.d. nationalen Fahrt
Frachtschiffe im nationalen Verkehrsdienst nach Risikobewertung

Zu §12 Satz 2

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt: müssen die Kriterien für die Feststellung der zuständigen Behörde über den die verkehrs- und ordnungsrechtlichen Hafengrenzen überschreitenden erweiterten Geltungsbereich nicht Bestandteil dieses Gesetzes sein? Kann der Anwendungsbereich eines Gesetzes sowohl örtlich als auch inhaltlich von der Bewertung einer gleichzeitig genehmigenden und für die Durchführung zuständigen Behörde abhängig gemacht werden? M.E. gehören mindestens die Bewertungskriterien oder ein Verweis auf diese in das Gesetz, um den Anwendungsbereich hinreichend zu konkretisieren.

Zu § 13 Risikobewertung für die Häfen

Was ist unter Hafenwirtschaft zu verstehen (alle Wirtschaftsbetriebe innerhalb der für die Zwecke der Richtlinie 2005/65/EG festgelegten Hafengrenzen)? Es fehlt m.E. die Abgrenzung der Zuständigkeit gegenüber Hafenbehörden und den zuständigen Ordnungsbehörden (z.B. BImSchG-Behörde) im Hafenumfeld.

Was ist Hafenumfeld? Wie weit erstreckt es sich örtlich/sachlich? Es bleibt unverständlich, weshalb keine Koordination mit anderen zuständigen Ordnungsbehörden im Bereich des Hafens und seines örtlichen und sachlich begründeten Umfeldes stattfindet.

Zu Abs. 3

Was ist unter einer schwimmenden Anlage zu verstehen? Weder die VO (EG) 725/2004 noch die Richtlinie 2005/65/EG verwenden diesen Begriff.

Zu Abs. 4

Die Unterrichtungspflicht wird postuliert, ohne dass den Verpflichteten der Plan zur Gefahrenabwehr bekannt ist. Ein Verstoß wird als OWi geahndet.

Unklar bleibt, ob sich aus dieser Vorschrift eine Verpflichtung zur Erreichbarkeit indirekt ergibt.

Abs. 5

Kann m.E. entfallen, da die Fortschreibung/Aktualisierung der jeweiligen Pläne zur Gefahrenabwehr nach § 14 Abs. 2 i.V. mit Abs.1 automatisch eine neue Risikobewertung erfordern.

Zu § 14 Gefahrenabwehrplan im Hafen

Abs. 1

Anhang II der Richtlinie 2005/65/EG enthält keine Mindestanforderungen (wie § 14 Abs 1 HaSiG-Entwurf nahe legt), sondern allgemeine Aspekte, auf deren Grundlage Stellen im Hafen Aufgaben zuzuweisen und Arbeitspläne auf bestimmten Gebieten festzulegen sind. Weshalb ist keine Koordination mit anderen Ordnungsbehörden im Bereich des Hafens und seines örtlichen und sachlich begründeten Umfeldes vorgesehen (siehe auch Richtlinie 2005/65/EG Erwägungsgründe Nr.9 und 10)?

Abs. 2

Hier erteilt sich die zuständige Behörde selbst einen Überprüfungsauftrag.

Abs. 3

Die personenbezogen gespeicherten Daten werden um diejenigen der Grundstückseigentümer erweitert und andererseits auf Verantwortliche von Betrieben (in welcher Hinsicht verantwortlich?), Überwachungs-, Notfall- und Gefahrenabwehrpersonal beschränkt. Eine Abstimmung mit der Hafenbehörde und anderen zuständigen Stellen ist offenbar nicht vorgesehen.

Abs. 4

Ergibt sich diese Forderung nicht bereits aus anderen datenschutzrechtlichen Vorschriften? Die zuständige Behörde entscheidet hier selbst, welche Daten sie nicht mehr benötigt. Nach welchen Kriterien?

Zu § 15 Übungen

Abs. 2

Gemäß dem einführenden Kapitel „B. Lösung“ des Entwurfspapieres, Absatz 5, 3. Satz (Seite 4) sollen Verpflichtete *außerhalb des Hafengebietes* nicht belastet werden. Weshalb werden Verpflichtete innerhalb des Hafengebietes anders behandelt? Wer trägt den betrieblichen Mehraufwand für die Durchführung von Übungen im Sinne dieser Vorschrift? Was sagt die in Erwägungsgrund 13 der Richtlinie 2005/65/EG zitierte Studie der Kommission über die Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen, die aufgrund dieser Richtlinie ergriffen werden, und zwar insbesondere zur Klärung der Frage der Aufteilung der Finanzierung zwischen staatlichen Behörden, den Hafenbehörden und den Betreibern dazu?

Zu § 16 Zuverlässigkeitsüberprüfungen

Abs. 6

Möglicherweise ist die aktive Weitergabe des Ergebnisses von Zuverlässigkeitsüberprüfungen ohne Vorliegen einer Straftat an andere Behörden so nicht zulässig. Gab es dazu eine datenschutzrechtliche Überprüfung dieses Absatzes?

Zu § 17 Datenerhebung

Abs. 2

Wie wird diese Ermächtigung begründet?

Logischerweise sollten Zweifel an der Zuverlässigkeit zu einem negativen Überprüfungsergebnis führen (siehe § 16 Abs. 4). Für weitere Aktivitäten fehlt m.E. die Rechtsgrundlage.

Zu § 19 Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung

Abs. 2

M.E. ist dies nicht zulässig, da die Überprüfung allein auf Antrag des Betroffenen erfolgte (siehe § 16 Abs.2).

Zu § 20 Berichtigen, Löschen und Sperren personenbezogener Daten
Abs. 2

M.E. ist Satz 2 nicht erforderlich, da gemeinhin davon auszugehen ist, dass von Behörden keine personenbezogenen Daten unzulässig gespeichert werden.

Abs. 3

Die Begründung ist m.E. nicht ausreichend. Gegebenfalls können diese Daten neu erhoben werden.

Zu § 21 Ordnungswidrigkeiten
Abs. 2

Hinweis:

Die zuständige Behörde führt

- a) die Risikobewertung durch
- b) genehmigt die Risikobewertung (Art. 6 Abs. 4 Richtlinie 2005/65/EG)
- c) bestimmt den örtlichen und sachlichen Anwendungsbereich dieses Gesetzes,
- d) erstellt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen
- e) genehmigt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen (Art. 7 Abs. 5 Richtlinie 2005/65/EG)
- f) führt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen durch
- g) und ist OWi-Behörde.

Zu § 22 Gebühren

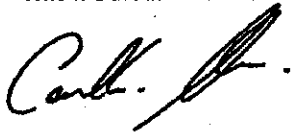
Weshalb sind einerseits die genehmigungspflichtigen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code als Maßnahmen der betrieblichen Eigensicherung gebührenpflichtig, Amtshandlungen nach der Richtlinie 2005/65/EG hingegen nicht.

Weshalb soll der Nachweis der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften, als Amtshandlung gebührenpflichtig sein? Fällt dies nicht als hoheitliche Kontrollaufgabe unter den gesetzlichen Auftrag der jeweils zuständigen Behörde.

Zu § 23 Einschränkung von Grundrechten

Können diese Grundrechte einfach durch Gesetzgebung der Länder eingeschränkt werden oder bedarf es hierzu einer Ermächtigung durch ein Bundesgesetz?

Mit freundlichen Grüßen



ARBEITSGEMEINSCHAFT DER KOMMUNALEN LANDESVERBÄNDE

Schleswig-Holsteinischer
Gemeindetag

Schleswig-Holsteinischer
Landkreistag

Städteverband
Schleswig-Holstein
Städtebund
Schleswig-Holstein
Städtetag
Schleswig-Holstein

(federführend 2007)

Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag • Reventluallee 6 • 24105 Kiel

Innenministerium
des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Martin Dux

über Landeshaus

Fax: 988/614-3355

24105 Kiel, 06.06.2007

Reventluallee 6/ II. Stock
Haus der kommunalen Selbstverwaltung
Telefon: (04 31) 57 00 50 - 50
Telefax: (04 31) 57 00 50 - 54
E-Mail: arge@shgt.de
Internet: www.shgt.de

Unser Zeichen: 32.35.02 Be/BI
(bei Antwort bitte angeben)

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz - HaSiG)

Sehr geehrter Herr Dux,

zu dem o. g. Gesetzentwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

Wir vermissen in diesem Entwurf die Schnittstellen zu den örtlichen Hafenbehörden, da die Hafenbehörden für die Umsetzung der Hafenverordnung und der Hafensicherheitsverordnung zuständig sind. Aus den genannten Verordnungen ergeben sich die Zuständigkeiten für die Aufgaben der Gefahrenabwehr in den Hafengrenzen, das Erteilen von Genehmigungen zum Ein- und Auslaufen von Kauffahrteischiffen, sowie das Verteilen der Liegeplätze für Schiffe, auf die der ISPS-Code Anwendung findet. Im gemeinsamen Erlass des Innenministeriums und Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 28.9.2004 wurde die Mitwirkung der Hafenbehörden geregelt. Wir gehen davon aus, dass dieser Erlass weiterhin Bestand hat. Zu klären ist, inwieweit der Erlass auf das neue Gesetz abgestimmt werden muss. Nach 3 Jahren Praxis müssen wir feststellen, dass die Hafenbehörden – beispielsweise in Häfen wie Flensburg - nach unserer Überzeugung nicht ausreichend an der Fortschreibung und notwendigen Änderungen beteiligt wurden (Teilnahme an Begehungen, kurzfristige Änderung am Gefahrenabwehrplan usw.).

Durch die Umsetzung der EU Gesamthafenrichtlinie im HaSiG werden Maßnahmen auf Hafenanlagen ausgeweitet, die nationale Verkehre abwickeln, bzw. Schiffe abfertigen, die nicht unter den ISPS-Code fallen. Diese Schiffsanläufe melden sich ausschließlich über die Hafenbehörden im Hafen an. Ein Kontakt zum PFSO des Hafenbetreibers oder zum Meldepunkt des Bundes besteht nicht. Hieraus wird deutlich, dass die Integration der Hafenbehörden in das Hafensicherheitssystem notwendig ist. Weiter ist anzumerken, dass dann auch Schiffsverkehre gleich behandelt werden müssen. Für einzelne Häfen würde dies bedeuten, dass eine Zaunanlage für Binnenfahrgastschiffe neu errichtet werden müsste. Unklar ist für uns, ob die DA auch für diese Kosten tatsächlich aufkommen würde.

Gemeindetag
Tel.: 0431/570050-50
Fax: 0431/570050-54
eMail: info@shgt.de
Website: www.shgt.de

Landkreistag
Tel.: 0431/570050-10
Fax: 0431/570050-20
eMail: info@sh-landkreistag.de
Website: www.sh-landkreistag.de

Städteverband
Tel.: 0431/570050-30
Fax: 0431/570050-35
eMail: info@staedteverband-sh.de
Website: www.staedteverband-sh.de

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

- **§ 2 Zuständige Behörde:**
Eine Zuständigkeitsabgrenzung/Schnittstelle zur Hafenbehörde sollte definiert und über einen Hinweis im Gesetzestext geregelt werden.
- **§ 3 Polizeiliche Befugnisse:**
Unter Umständen sind die Zuständigkeiten der Hafenbehörden gem. HafVO § 4 (2) Nr. 2 berührt oder werden eingeschränkt. Aus unserer Sicht bedarf es der Klarstellung und Festlegung der Zuständigkeiten.
- **§ 8 Einlaufkontrolle:**
Die Hafenbehörden gehen davon aus, dass der Gemeinsame Erlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Zusammenarbeit der Behörde für Hafenanlagensicherheit mit den Hafenbehörden vom 28. September 2004, insbesondere Punkt 1.2, in zu aktualisierender Fassung Gültigkeit behält und nicht aufgehoben wird. Aus unserer Sicht sollte dies ausdrücklich klar gestellt werden.
- **§ 21 (2) Ordnungswidrigkeiten:**
In der Zuständigkeitenregelung wird aus unserer Sicht das Grundprinzip der Gewaltenteilung nicht umgesetzt.

Wir bitten, die aufgeworfenen Fragen zu klären und die Anregungen aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Ute Bebensee-Biederer
Stellv. Geschäftsführerin

Herrn Dux



UNABHÄNGIGES LANDESZENTRUM
FÜR DATENSCHUTZ SCHLESWIG-HOLSTEIN

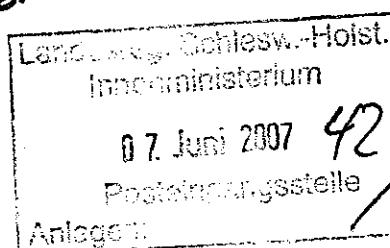
ULD • Postfach 71 16 • 24171 Kiel

Innenministerium
des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Martin Dux - IV 426a
per Fax: -3104
Postfach 71 25

24171 Kiel

vorab per Fax - Eilt! Bitte sofort vorlegen!

Sind Sie fit für ein
Datenschutzaudit?



Holstenstraße 98
24103 Kiel
Tel.: 0431 988-1200
Fax: 0431 988-1223
Ansprechpartner/in:
Herr Seeger
Durchwahl: 988-1213
Aktenzeichen:
LD 71.03/99.035
Kiel, 6. Juni 2007

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-
holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz) - Stand: 13. April 2007
IV 426a / Ihr Schreiben vom 24.04.2007

Sehr geehrter Herr Dux,

haben Sie Dank für die Übersendung des Kabinettsentwurfes mit Stand vom 13.04.2007.
Zu dem aktuellen Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

1. zu § 2 HaSiG-E i.V.m. § 16 HaSiG-E

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Ausführung des Hafensicherheitsgesetzes auf das Landespolizeiamt ist – nach der Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes im Jahr 2004 – konsequent. Gleichwohl bleiben die grundsätzlichen Bedenken, die das ULD bereits an der vorherigen Zuständigkeitsregelung geäußert hat, bestehen, soweit die Polizeibehörde auch für die Zuverlässigkeitsprüfung nach den §§ 16 ff. HaSiG-E zuständig sein soll (siehe im Einzelnen zu § 17 HaSiG-E).

2. zu § 14 Abs. 3 HaSiG-E

Diese Vorschrift benennt die personenbezogenen Daten, deren Aufnahme in den Gefahrenabwehrplan zulässig ist. Es ist zu begrüßen, dass sich die Datenerhebung auf die nach § 179 Abs. 4 LVwG zulässigen Fälle beschränkt.

3. zu § 16 HaSiG-E

a) § 16 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 Hs. 2 HaSiG-E

Die in § 16 Abs. 1 Nr. 3 HaSiG-E vorgesehene Erweiterung des Personenkreises, der von der Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffen ist, widerspricht dem rechtsstaatlichen Gebot der Normklarheit und Normbestimmtheit sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die hier umzusetzende Verpflichtung nicht in den Richtlinienartikeln der Richtlinie 2005/65/EG geregelt ist, sondern lediglich aus deren Anhang I (und auch hier nur aus einem Einzelpunkt der bei der Risikobewertung zu berücksichtigenden Aspekte) entstammt. Bei der Umsetzung hat der nationale Gesetzgeber mithin einen weitreichenden Gestaltungsspielraum. Eine derart weitgehende gesetzliche Verankerung wie angedacht ist daher europarechtlich nicht erforderlich.

In der Sache wird es durch die Ergänzung der Vorschrift möglich, sämtliche Mitarbeiter der Hafenanlagen – sowie genaugenommen auch Mitarbeiter dritter Unternehmen, sofern diese im Bereich der Hafenanlagen eingesetzt sind – einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Im Gegensatz zu dem eng begrenzten Personenkreis, der bisher überprüft wurde, sind von der Überprüfung nunmehr nicht nur die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schifffahrts- und Hafenbetriebe, sondern auch z.B. Frachtführer, Besatzungen, Sicherheitspersonal und Reinigungskräfte betroffen. Damit wächst der potentielle Adressatenkreis der Norm exponentiell.

Hinzu kommt, dass es sich bei den „besonders sicherheitsrelevanten Bereichen“ im Sinne der Vorschrift auch nicht zwingend um Bereiche innerhalb des Hafens handeln muss. Gemäß § 1 Abs. 2 HaSiG-E gilt das Gesetz im Einzelfall auch außerhalb der Hafengrenzen in Bereichen, die Auswirkungen auf die Abwehr betriebsfremder Gefahren im Hafen haben.

Diese – personelle wie räumliche – Erweiterung des Anwendungsbereiches der Norm stimmt vor allem deshalb bedenklich, weil sie sich in eine Anzahl gesetzgeberischer Vorhaben aus der Vergangenheit einreihet, durch die immer weiter reichende Bereiche des öffentlichen Lebens unter den Vorbehalt einer Zuverlässigkeits- oder Sicherheitsüberprüfung gestellt werden. Offensichtlich weiß sich der Staat bei der Erfüllung der Aufgabe der allgemeinen Gefahrenabwehr nicht mehr anders zu helfen als durch die umfassende Gewinnung und Nutzung von Informationen über natürliche Personen. Je häufiger es aber erforderlich ist, sich für bestimmte Tätigkeiten zunächst „durchleuchten“ zu lassen, desto mehr wächst auch die Gefahr, dass Menschen mit einer bewegten Vergangenheit die Teilnahme an bestimmten Bereichen des öffentlichen Lebens letztlich schlicht verwehrt wird. Ein vorbestrafter Hafenarbeiter etwa hat nach der geplanten Gesetzesänderung möglicherweise „keine Chance“ mehr.

Rechtlich stellt die Zuverlässigkeitsüberprüfung einen erheblichen Eingriff in Grundrechte der Betroffenen dar, insbesondere in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 GG). Der Eingriff kann in Einzelfällen überdies zu einem Arbeitsplatzverlust der Betroffenen führen und greift daher auch in die durch Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Berufsfreiheit ein.

Die diesen Eingriff rechtfertigende Norm hat zwingend dem rechtsstaatlichen Gebot der Normbestimmtheit und Normklarheit zu entsprechen, wie es das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil zur Telekommunikationsüberwachung vom 27. Juli 2005 dargelegt hat. Die Vorschrift muss unter anderem „[...] handlungsbegrenzende Tatbestandsmerkmale enthalten, die einen Standard an Vorhersehbarkeit und Kontrollierbarkeit vergleichbar dem schaffen, der für die überkommenen Aufgaben der Gefahrenabwehr und der Strafverfolgung rechtsstaatlich geboten ist.“ (BVerfG, Urteil vom 27.7.2005, NJW 2005, 2605, S. 2608).

Aus Sicht des ULD erfüllt die Normerweiterung diese Voraussetzungen nicht.

Zunächst ist schon der Begriff des „besonders sicherheitsrelevanten Bereiches“ an keiner Stelle legaldefiniert. Der Gesetzesentwurf nimmt ihn nur zweimal auf, nämlich in §§ 16 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 4 Hs. 2 HaSiG-E. Der Begriff ist auch dem übrigen Bundes- und Landesrecht fremd; das Sicherheitsüberprüfungsgesetz kennt lediglich die „sicherheitsempfindliche Tätigkeit“, vgl. § 1 Abs. 2 SÜG. Es stellt sich daher die Frage, ob der „sicherheitsrelevante Bereich“ nach dem Gesetzesentwurf etwas (vollständig oder teilweise) Gleiches oder etwas Anderes bezeichnen soll. Im Übrigen lässt die Formulierung den Schluss zu, neben dem „besonders sicherheitsrelevanten Bereich“ gäbe es auch einen „normalen“ oder „herkömmlichen“ „sicherheitsrelevanten Bereich“. Erneut finden sich im Gesetzesentwurf und in den übrigen Bundes- und Landesgesetzen aber keine weiteren Anhaltspunkte dazu, wie diese Unterscheidung vorzunehmen wäre.

Materiell handelt es sich bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung um eine Maßnahme, die mit einer Sicherheitsüberprüfung nach dem SÜG vergleichbar ist. Das ULD hat seine Bedenken gegen diese Maßnahme bereits in der Vergangenheit mehrfach zum Ausdruck gebracht. Da inzwischen empirische Ergebnisse darüber vorliegen dürften, inwieweit sich die Sicherheitsüberprüfung in der Praxis in anderen Bereichen bewährt hat, regen wir an, diese Maßnahme anlässlich der Gesetzesänderung des HaSiG gleichzeitig im Wege der Evaluation, etwa durch Einholung eines unabhängigen wissenschaftlichen Gutachtens, auf ihre Zweckdienlichkeit und Erfolgsquote hin zu überprüfen. Ggf. ist anzudenken, die entsprechenden Vorschriften des SÜG zukünftig zu befristen.

Einstweilen schlagen wir vor, zur Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsordnung und des Verwaltungshandelns die Formulierung „Personen, die [...] in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt sind“ durch die Formulierung „Personen, die [...] im Hafen eine besonders sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausüben“ zu ersetzen. Dies wird der Formulierung in Anhang I der umzusetzenden Richtlinie 2005/65/EG

gerecht. Im Übrigen würde damit den oben dargelegten grundrechtlichen Anforderungen eher Rechnung getragen und klargestellt, dass eine Sicherheitsüberprüfung für Tätigkeiten im Hafenbereich der Ausnahmefall ist, nicht die Regel.

Bei der Auslegung der geplanten Vorschrift wird in der Rechtsanwendung zu berücksichtigen sein, dass das behördliche Ermessen im Rahmen der Zuverlässigkeitsüberprüfung folgendermaßen beschränkt wird. Die bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung erhobenen Daten unterliegen vollumfänglich der in § 18 HaSiG-E niedergelegten Zweckbindung. Des Weiteren ist die Behörde sowohl bei der Abschätzung der Erforderlichkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 16 Abs. 1 Nr. 3 HaSiG-E als auch bei der konkreten Durchführung der Datenerhebung nach § 17 HaSiG-E wie stets an den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel gebunden.

b) § 16 Abs. 6 HaSiG-E

Die in § 16 Abs. 6 HaSiG-E vorgesehene Befugnis zur Übermittlung der Ergebnisse der Überprüfung an die jeweils zuständigen Behörden anderer Bundesländer bleibt problematisch.

Nach wie vor fehlt in § 16 Abs. 6 HaSiG-E eine dem § 20 Abs. 2 HaSiG-E entsprechende Löschungspflicht. Hier sollte durch eine Regelung klargestellt werden, dass die Daten nur dann an andere Behörden weitergegeben werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass die in § 20 Abs. 2 Nr. 1 HaSiG-E vorgesehenen Lösungsfristen auch durch die Behörden der anderen Länder eingehalten werden, und zwar auch in Bezug auf die nach § 16 Abs. 6 HaSiG-E übermittelten Daten.

c) § 16 Abs. 7 HaSiG-E

Die Erweiterung der zeitlichen Frist bis zur erneuten Zuverlässigkeitsüberprüfung von vier auf fünf Jahre ist zu begrüßen. Sie führt außerdem zur Angleichung an die Fristen der §§ 13 Abs. 5, 14 Abs. 2, 16 Abs. 2 Nr. 2, und 16 Abs. 5 HaSiG-E.

4. zu § 17 Abs. 1 HaSiG-E

§ 17 Abs. 1 Nr. 3 HaSiG-E sieht nach wie vor einen Datenaustausch mit den dort genannten Nachrichtendienstbehörden vor, bietet also die Möglichkeit der Datenübermittlung durch das Landesamt für Verfassungsschutz, durch den Bundesnachrichtendienst und durch den Militärischen Abschirmdienst. Dies ist ein besonders intensiver Eingriff in die Grundrechte der Betroffenen und berührt das verfassungsrechtliche Trennungsgebot zwischen Polizeibehörden und Nachrichtendiensten.

Polizeibehörden und Nachrichtendienste erlangen ihre Informationen aufgrund sehr unterschiedlich strukturierter Befugnisnormen. Während die Polizeibehörden im Bereich der Strafverfolgung erst bei Vorliegen eines konkreten Anfangsverdachts – und

auch dort zielgerichtet im Hinblick auf diesen Anfangsverdacht – ermitteln, werden die Nachrichtendienste bereits weit unterhalb dieser Verdachtsschwelle im Vorfeld tätig. Sie erforschen dabei weiträumig Zusammenhänge. Deshalb ist zu vermeiden, dass ein im Vorfeld und ohne bestimmten Anfangsverdacht ermittelter Kenntnisstand der Nachrichtendienste über eine bestimmte Person nunmehr quasi zufällig anlässlich einer Zuverlässigkeitsprüfung auch für Zwecke der Strafverfolgung zur Verfügung steht. Es wäre rechtsstaatlich bedenklich, wenn etwa undifferenziert Kenntnisse, die durch eine geheimdienstliche Telefonüberwachung oder Observation erlangt wurden, in das Strafverfahren einfließen. Dies sollte nur dann erfolgen, wenn die Geheimdienstbehörden die Strafverfolgungsbehörden im Rahmen der bereits bestehenden gesetzlichen Vorschriften nach vorheriger Prüfung und Auswertung im Einzelfall über einen Sachverhalt gezielt informieren.

Auch wenn die Gesetzesbegründung ausdrücklich darauf verweist, dass das Landespolizeiamt im Hinblick auf die Ausführung des Hafensicherheitsgesetzes nicht als „Polizei“ im Sinne des LVwG und des § 3 HaSiG-E tätig wird, bleibt doch zu berücksichtigen, dass sowohl allgemein- wie schifffahrtspolizeilicher und strafverfolgungsrechtlicher Aufgabenvollzug in das Aufgabenspektrum des Landespolizeiamtes, Abt. 4 (Wasserschutzpolizei), fallen.

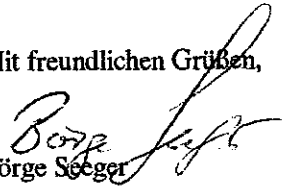
Vor diesem Hintergrund bleibt die Zuständigkeit des Landespolizeiamtes im Hinblick auf die in § 16 ff. HaSiG-E geregelte Zuverlässigkeitsüberprüfung bedenklich. Bereits bei der derzeit geltenden Regelung besteht grundsätzlich die Gefahr, dass es zu einer Umgehung der Trennung zwischen geheimdienstlicher und polizeilicher Datenverarbeitung kommt. Die Neufassung der Zuständigkeit im HaSiG-E hat diese Gefahr nicht verringert, sondern nur organisatorisch verschoben.

5. zu § 18 HaSiG-E

Angesichts der Tatsache, dass unter Umständen sogar Informationen ausgewertet werden, die mit nachrichtendienstlichen Mitteln – etwa durch eine nicht richterlich angeordnete Telefonüberwachung oder durch eine nachrichtendienstliche Observation – erlangt wurden, ist die unbedingte Zweckbindung der verarbeiteten Daten von größter Bedeutung, und zwar auch in organisatorischer Hinsicht.

Das Landespolizeiamt hat daher insbesondere § 18 Abs. 2 HaSiG-E zu beachten: die sachbearbeitende Stelle innerhalb des Landespolizeiamtes ist organisatorisch und räumlich von anderen Stellen, und zwar insbesondere von solchen, die Aufgaben der Strafverfolgung und Gefahrenabwehr wahrnehmen, zu trennen. Eine Datenverarbeitung etwa durch eine Stelle der Wasserschutzpolizei, die auch gefahrenabwehrrechtlich tätig wird, wäre daher unzulässig.

Mit freundlichen Grüßen,


Borge Seeger

HaSiG - neu

Vermerk zu den Stellungnahmen der Verbandsanhörung

Beteiligt wurden

- Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)
- Verband Deutscher Reeder (VDR)
- Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen
- Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände
- Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz in Schleswig-Holstein (ULD).

Mit Ausnahme des VDR sind von allen beteiligten Stellen entsprechende Stellungnahmen zum Entwurf eingegangen.

Allgemeines

Durch den ZDS wird der Entwurf grundsätzlich unterstützt. Insbesondere wird begrüßt, dass sich der Entwurf an dem in verschiedenen Arbeitskreisen zwischen Gesetzgeber und Wirtschaft gefundenen Konsens orientiert und sich zu der Verantwortung der öffentlichen Hand bei der Umsetzung der RL 2005/65/EG bekennt.

ZDS und die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen fordern, insbesondere in Bezug auf die Anwendung des ISPS-Codes und VO (EG) 725/2004 auf nationale Seeverkehre, eine Umsetzung mit Augenmaß und im Übrigen die Vermeidung unnötiger Belastungen für Unternehmen im Hafenbereich – z. B. durch Doppelzertifizierungen.

Die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen und die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände postulieren deutlicher formulierte Schnittstellen bzw. Regelungen bzgl. der Zusammenarbeit mit den übrigen im Hafen tätigen Behörden. Im Übrigen hat die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen eine Vielzahl von kritischen Hinweisen und Fragen vorgelegt, die sich in weiten Teilen auch auf das bereits geltende Recht beziehen.

Das ULD hat detailliert konstruktiv-kritisch Stellung genommen, insbesondere zu den Vorschriften über die Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Zu den Regelungen im Einzelnen

§ 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Abs 1

Hier sollte zur Vermeidung von Missverständnissen und in Übereinstimmung mit 2005/65/EG Art.1 und i.V. mit den Erwägungsgründen Nr. 1, 2, 4 und 5 ausdrücklich auf den Schutz des Seeverkehrsgewerbes und der Hafenwirtschaft vor sicherheitsrelevanten Ereignissen und deren zerstörerischen Auswirkungen abgestellt werden.

Der Entwurf zielt nicht nur auf die Umsetzung der o. g. RL sondern auch auf die Umsetzung des ISPS-Code und der VO (EG) Nr. 725/2004. Aus diesem Grund kann die Zielsetzung sich nicht allein an der o. g. RL orientieren. Durch den ausdrücklichen Verweis auf die Umsetzung RL 2005/65/EG werden die o. g. Erwägungsgründe der RL hinreichend deutlich impliziert.

Abs 2

Hier ist m. E. der Regelungskanon der Richtlinie 2005/65/EG etwas verzerrt übernommen worden:

Die Richtlinie fordert von den Mitgliedstaaten in folgender Reihenfolge:

1. in Art. 2 Abs.1, Satz 2 zunächst zu entscheiden, ob Bestimmungen dieser RL überhaupt auf mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche anzuwenden sind und danach
2. in Art. 2 Abs. 3 die Festlegung des Geltungsbereiches von Bestimmungen dieser Richtlinie unter Bezug auf Informationen aus der jeweiligen Risikobewertung.

In § 1 Abs. 2 des HaSiG-Entwurfes entscheidet allein die zuständige Behörde ohne verpflichtenden Bezug auf die Risikobewertung über den räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieses Gesetzes.

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt:

müssten die Kriterien für die Feststellung der zuständigen Behörde über den die verkehrs- und ordnungsrechtlichen Hafengrenzen überschreitenden erweiterten Geltungsbereich nicht Bestandteil dieses Gesetzes sein?

Die Kritik ist im ersten Teil nicht nachvollziehbar. Die RL lässt in Art. 2 Abs. 1 S. 2 eine Anwendung auf „...mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche...“ zu, um dann im Abs. 3 die Festlegung von Grenzen für die Zwecke dieser RL von den Mitgliedstaaten (MS) zu fordern. Genau dieser Systematik folgt der Entwurf.

Der notwendige Bezug auf die Risikobewertung ergibt sich dabei direkt aus dem Art. 2 Abs. 3 der RL. Zur Verdeutlichung wurde dennoch in der überarbeiteten Fassung des Entwurfs dem § 1 Abs. 2 Satz 2 ein zweiter Halbsatz angefügt.

§ 2 Zuständige Behörde

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 2 Zuständige Behörde

Die Richtlinie 2005/65/EG unterscheidet durch die Verantwortungszuordnung in Art. 5 Abs. 2 zwischen

- a) der Stelle (auch anerkannte externe Stellen), die die Risikobewertungen in den Häfen durchführt,
- b) der Stelle, die die Risikogenehmigungen im Namen des Mitgliedstaates genehmigt,
- c) der Behörde für Gefahrenabwehr im Hafen mit Zuständigkeit für Ausarbeitung und Durchführung von Plänen zur Gefahrenabwehr im Hafen.

Entgegen der Richtlinie wird auf die Trennung zwischen der örtlich und sachlich für die Gefahrenabwehr zuständigen Exekutivbehörde einerseits und der die Risikobewertung und die Pläne zur Gefahrenabwehr genehmigenden Behörde verzichtet. Weshalb?

Hinweis: in Anhang IV der Richtlinie 2005/65/EG wird ausdrücklich die Nichtzulässigkeit zwischen der Zuständigkeit für die Risikobewertung und der Erstellung/Genehmigung von

Plänen zur Gefahrenabwehr erklärt. Weshalb gilt dies nicht für die zuständige Behörde im HaSiG-Entwurf?

Weiterhin fehlt m. E. ein Hinweis auf die Zuständigkeitsabgrenzung zur Hafenbehörde.

Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände:

§ 2 Zuständige Behörde:

Eine Zuständigkeitsabgrenzung/Schnittstelle zur Hafenbehörde sollte definiert und über einen Hinweis im Gesetzestext geregelt werden.

Der Hinweis auf fehlende Regelungen in Bezug auf Schnittstellen zur Hafenbehörde bzw. hinsichtlich der Zusammenarbeit wurde aufgegriffen. In den Entwurf wurde ein neuer § 3 „Zusammenarbeit“ aufgenommen, in dem das Selbstverständnis einer kooperativen Aufgabenwahrnehmung durch die zuständige Behörde ebenso verpflichtend normiert wurde wie die (ohnehin beabsichtigte) Bildung eines Ausschusses für die Gefahrenabwehr (Umsetzung einer „Kann-Regelung“ aus Erwägungsgrund Nr. 9 der RL 2005/65/EG). Zudem wird darin die bislang bereits gelebte Erlasspraxis gesetzlich festgeschrieben.

Im Übrigen lässt die RL 2005/65/EG den MS einen sehr weitgehenden Gestaltungsspielraum in der Umsetzung. Eine Verpflichtung, die verschiedenen staatlichen Aufgaben auf organisatorisch getrennte Stellen zu übertragen, ist nicht erkennbar. Der Hinweis auf den Anhang IV der RL greift nicht, da dort lediglich Regelungen für eine „Anerkannte Stelle für die Gefahrenabwehr“ enthalten sind, die im Kontext mit dem Art. 11 der RL dann aufleben, wenn ein Teil der staatlichen Aufgaben nach dieser RL auf eine private Stelle übertragen wird (vgl. Art. 6 Abs. 3 der RL). Dies ist in SH nicht der Fall. In Bezug auf die Gründe für die Bündelung von Zuständigkeiten bei einer Behörde, nämlich Schaffung schlanker, effektiver Verwaltungsstrukturen mit einer geringen Anzahl von Schnittstellen, wurde die amtliche Begründung zum § 2 des Entwurfs ergänzt.

§ 3 Polizeiliche Befugnisse (neu § 4 Polizeiliche Sicht- und Anhaltekontrollen, Betretungsbefugnisse)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 3 Polizeiliche Befugnisse

Der Entwurf des HaSiG führt hier den Begriff „betriebsfremde Gefahr“ ein, ohne ihn näher zu definieren. Die Richtlinie 2005/65/EG spricht von „sicherheitsrelevanten Ereignissen“, die Verordnung (EG) 725/2004 von „vorsätzlichen rechtswidrigen Handlungen“. Bisher ist die HB zuständig u.a. für die Abwehr von Gefahren ... aus dem Zustand, der Benutzung und dem Betrieb des Hafens drohen (§ 4 Abs 2 HafV). M.E. fallen darunter auch die so genannten betriebsfremden Gefahren. Inwieweit ist hier die Rolle der Hafenbehörde und anderer zuständiger Ordnungsbehörden (§ 4 HafV) berührt bzw. zu berücksichtigen? Ist eine Änderung der HafV erforderlich? Wenn nein, weshalb nicht?

Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände:

§ 3 Polizeiliche Befugnisse:

Unter Umständen sind die Zuständigkeiten der Hafenbehörden gem. HafVO § 4 (2) Nr. 2 berührt oder werden eingeschränkt. Aus unserer Sicht bedarf es der Klarstellung und Festlegung der Zuständigkeiten.

Zunächst ist festzustellen, dass diese Regelung dem bisher bereits geltenden Recht entspricht. Schwierigkeiten, die in der praktischen Anwendung, insbesondere im Abgleich zu den Befugnissen der Hafenbehörden aufgetreten wären, sind nicht bekannt. Sie sind h. E. auch nicht zu erwarten, da hier ausschließlich polizeiliche Befugnisse in Bezug auf Personenkontrollen geregelt werden, deren Konkurrenz zu hafenbehördlichen Befugnissen nicht erkennbar ist.

Der Begriff der „betriebsfremden Gefahr“ drückt die Abgrenzung zu den klassischen Betriebsgefahren, die aus dem Zustand, der Benutzung und dem Betrieb eines Hafens drohen (vgl. § 4 Abs. 2 HafVO), dezidiert aus. Zur Verdeutlichung wurde dennoch die amtliche Begründung zum § 4 (neu) des Entwurfs um dieses Element ergänzt. Die HafVO ist nicht berührt. Zur Vermeidung von Irritationen wurde in der aktuellen Entwurfsfassung, nicht zuletzt auf Grund unveränderter Inhalte, auf die Überschrift des § 4 im aktuell geltenden HaSiG zurückgegriffen.

§ 4 Anwendungsbereich, Ausnahmen (neu § 5)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Abs 2

Kann der Anwendungsbereich eines Gesetzes sowohl örtlich als auch inhaltlich von der Bewertung einer gleichzeitig mit Genehmigung und Durchführung betrauten Behörde abhängig gemacht werden?

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt:

m.E. gehören zumindest die Bewertungskriterien oder ein Verweis auf diese in das Gesetz um den Anwendungsbereich hinreichend zu konkretisieren.

Die Anmerkung ist inhaltlich nicht nachvollziehbar. Der örtliche Anwendungsbereich bezieht sich unzweifelhaft auf Hafenanlagen im Sinne des Abs. 1. Die Regelung des Abs. 2 entspricht dem bisher bereits geltenden Recht und erlaubt in wörtlicher Umsetzung des ISPS-Code, Teil A, Ziff. 3.2 ff der zuständigen Behörde, einen geringeren Standard auf solchen Hafenanlagen anzuwenden, die nur selten durch ISPS-relevante Schiffe angelaufen werden. Die Zuweisung von behördlicher Entschei-

denzkompetenz zur Regelung von Einzelfällen ist notwendiges Instrument des Verwaltungshandelns.

Abs 3

Nach Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 725/2004 gilt diese Vorschrift nur für Fahrgastschiffe, die in einem nationalen Verkehrsdienst eingesetzt werden und der Klasse A im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie 98/18/EG angehören, sowie für ihre Unternehmen. Nach einer obligatorischen Bewertung der Sicherheitsrisiken beschließen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 725/2004, ob überhaupt Erfordernis besteht, andere nationale als die vorgenannten Fahrzeuge und die von ihnen genutzten Hafenanlagen in den Geltungsbereich der Verordnung ein zu beziehen. Dies fällt m.W. in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. Da hierzu bisher keine Entscheidung vorliegt, schlage ich die Streichung des § 4 Abs. 3 HaSiG vor, denn im Übrigen gilt die Verordnung ja als unmittelbares Recht.

Dieser Hinweis ist im ersten Teil inhaltlich unrichtig. Der erste Satz des Hinweises bezieht sich auf Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) 725/2004, der bereits seit dem 01.07.2005 anzuwenden ist, jedoch in SH mangels entsprechender Verkehre keine Wirkung entfaltet.

Die Zuständigkeit des Bundes für die Durchführung der Sicherheitsbewertung für nationale Seeverkehre ist unbestritten und kommt deutlich im Abs. 3 zum Ausdruck. Eine Streichung dieses Absatzes ist nicht möglich, weil die Entscheidung des Bundes Pflichten des Landes bzgl. der Sicherung solcher Hafenanlagen generiert, die von nationalen Seeverkehren angelaufen werden, die als gefährdet eingestuft wurden.

§ 5 Betreiber von Hafenanlagen (neu § 6)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 5 Betreiber von Hafenanlagen

Hier stellt sich mir die Frage, ob die zuständige, gleichzeitig genehmigende und durchführende, Behörde sich ihre Adressaten selbst definiert.

Die Regelung entspricht dem bisher geltenden Recht und ist im Einzelfall bei verflochtenen Eigentums- und Nutzungsverhältnissen für das Verwaltungshandeln erforderlich. Schwierigkeiten sind dabei in der bisherigen Praxis nicht bekannt geworden.

§ 6 Risikobewertung (neu § 7)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 6 Risikobewertung

Die von der EU-VO (EG) 725/2004 in Anhang II ISPS-Code Teil A, Regel 15.2 Satz 2 eingeräumte Möglichkeit der Risikobewertung durch eine RSO wird nicht eingeräumt. Weshalb nicht?

Auch diese Regelung entspricht dem bisher geltenden Recht. Die o. g. Option der VO (EG) 725/2004 stellt lediglich eine Kann-Regelung für die MS dar. Aus fachlichen Gründen, insbesondere im Interesse der Einheitlichkeit der Vorgehensweise und der

Sicherheitsmaßstäbe, wurde allerdings in SH ebenso wie z. B. in Hamburg und Bremen ausschließlich die Risikobewertung durch die zuständige Behörde für Hafenanlagensicherheit vorgesehen.

§ 8 Einlaufkontrolle (neu § 9)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 8 Einlaufkontrolle

Über den verpflichtenden Teil A des ISPS-Codes hinausgehend, wird die zuständige Behörde ermächtigt, bereits beim Verdacht einer Bedrohung restriktiv einzugreifen. Woher weiß die zuständige Behörde, wann ein solches Schiff beabsichtigt, in den Hafen einzulaufen? Bisher besteht eine Meldepflicht nach AnlBV nur gegenüber der Bundeswasserstraßenverwaltung, nach § 13 HafV und § 8 HSVO gegenüber der Hafenbehörde und gegebenenfalls nach Hafenbenutzungsordnung gegenüber den Hafen(anlagen)betreibern. Der Informationsaustausch mit dem Meldepunkt des Bundes, bzw. Hafenbehörde und Hafen(anlagen)betreiber ist zurzeit nicht vorgesehen.

Die Aussagen in den Sätzen 3 und 4 der Anmerkung sind unrichtig. Die anlaufende ISPS-relevante Schifffahrt wird durch den § 10 SeeEigenschV verpflichtet, sicherheitsbezogenen Angaben 24 Stunden vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (MSC/Circ. 1130 vom 14. Dezember 2004, VkB1. 2005 S. 143) an die zentrale Kontaktstelle des Bundes (POC) zu übermitteln. Von dort werden nach Auswertung der Daten u. a. entsprechende Hinweise auf einen Verdacht bzgl. der Nichteinhaltung von Vorschriften oder eine konkrete Bedrohung über die WSP-Leitstelle an die Behörde für Hafenanlagensicherheit (DA) übermittelt.

Bzgl. der Zusammenarbeit wird auf den neu eingefügten § 3 des Entwurfs verwiesen.

Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände:

§ 8 Einlaufkontrolle:

Die Hafenbehörden gehen davon aus, dass der Gemeinsame Erlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Zusammenarbeit der Behörde für Hafenanlagensicherheit mit den Hafenbehörden vom 28. September 2004, insbesondere Punkt 1.2, in zu aktualisierender Fassung Gültigkeit behält und nicht aufgehoben wird. Aus unserer Sicht sollte dies ausdrücklich klar gestellt werden.

Siehe § 3 (neu) des Entwurfs.

§ 9 Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (neu § 10)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 9 Beauftragte für Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen

Werden Zertifizierungen durch andere als von der zuständigen Behörde in SH zertifizierte Schulungseinrichtungen anerkannt (z.B. diejenigen anderer Bundesländer, EU Mitgliedstaaten, SOLAS Vertragsstaaten)?

Die hier einschlägige Ausbildung wird in SH nur anerkannt, wenn sie an einer von der DA-SH zugelassenen Schulungseinrichtung durchgeführt wird. Die DA-SH hat bis heute insgesamt 5 Schulungseinrichtungen vorläufig anerkannt.

Es ist auf Länderebene abgestimmt und gängige Praxis, dass die DA der Länder Kenntnis erhalten, sobald eine Schulungseinrichtung durch eine DA in Deutschland zertifiziert wird. Stellt das Unternehmen danach einen Antrag auf Zertifizierung, so erfolgt die Anerkennung durch die DA des betroffenen Landes nach einem vereinfachten Verfahren.

§ 12 Anwendungsbereich (neu § 13)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 12 Anwendungsbereich

Häfen mit	Fahrgastschiffen i.d. Auslandsfahrt
	Frachtschiffen > 500 BRZ i.d. Auslandsfahrt
	Fahrgastschiffe i.d. nationalen Fahrt
	Frachtschiffe im nationalen Verkehrsdienst nach Risikobewertung

Zu §12 Satz 2

Vorausgesetzt die Entwurfsformulierung ist so beabsichtigt: müssen die Kriterien für die Feststellung der zuständigen Behörde über den die verkehrs- und ordnungsrechtlichen Hafengrenzen überschreitenden erweiterten Geltungsbereich nicht Bestandteil dieses Gesetzes sein? Kann der Anwendungsbereich eines Gesetzes sowohl örtlich als auch inhaltlich von der Bewertung einer gleichzeitig genehmigenden und für die Durchführung zuständigen Behörde abhängig gemacht werden? M.E. gehören mindestens die Bewertungskriterien oder ein Verweis auf diese in das Gesetz, um den Anwendungsbereich hinreichend zu konkretisieren.

Der Verfasser des Hinweises gibt den Anwendungsbereich aus § 4 Abs. 1 und 3 (neu § 5) des Entwurfs falsch wider. Für die in SH tatsächlich vorkommenden nationalen Fahrgastschiffsverkehre gilt in vollem Umfang der Vorbehalt der durch den Bund vorzunehmenden Bewertung der Sicherheitsrisiken im Sinne des Art. 3 (3) der VO (EG) 725/2004.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum § 1 Abs. 2 verwiesen.

§ 13 Risikobewertung für die Häfen (neu § 14)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 13 Risikobewertung für die Häfen

Was ist unter Hafenwirtschaft zu verstehen (alle Wirtschaftsbetriebe innerhalb der für die Zwecke der Richtlinie 2005/65/EG festgelegten Hafengrenzen)? Es fehlt m.E. die Abgrenzung der Zuständigkeit gegenüber Hafenbehörden und den zuständigen Ordnungsbehörden (z.B. BImSchG-Behörde) im Hafenumfeld.

Was ist Hafenumfeld? Wie weit erstreckt es sich örtlich/sachlich? Es bleibt unverständlich, weshalb keine Koordination mit anderen zuständigen Ordnungsbehörden im Bereich des Hafens und seines örtlichen und sachlich begründeten Umfeldes stattfindet.

Zu Abs. 3

Was ist unter einer schwimmenden Anlage zu verstehen? Weder die VO (EG) 725/2004 noch die Richtlinie 2005/65/EG verwenden diesen Begriff.

Zu Abs. 4

Die Unterrichtungspflicht wird postuliert, ohne dass den Verpflichteten der Plan zur Gefahrenabwehr bekannt ist. Ein Verstoß wird als OWi geahndet.

Unklar bleibt, ob sich aus dieser Vorschrift eine Verpflichtung zur Erreichbarkeit indirekt ergibt.

Abs. 5

Kann m.E. entfallen, da die Fortschreibung/Aktualisierung der jeweiligen Pläne zur Gefahrenabwehr nach § 14 Abs. 2 i.V. mit Abs. 1 automatisch eine neue Risikobewertung erfordern.

Mit den Begriffen „Seeverkehrsgewerbe“ und „Hafenwirtschaft“ werden im Entwurf Termini der RL 2005/65/EG übernommen (vgl. Erwägungsgrund 4). Bzgl. der Hinweise und Fragen bzgl. der räumlichen Anwendbarkeit und der Abgrenzung der Zuständigkeit der Hafenbehörden wird auf die Ausführungen zu den §§ 1 bis 4 (neu) des Entwurfs verwiesen.

Eine schwimmende Anlage ist eine Anlage, die auf dem Wasser schwimmt und nicht zugleich ein Fahrzeug ist. Da Häfen naturgemäß über Wasserflächen verfügen, muss der Entwurf der Möglichkeit des Vorhandenseins einer solchen schwimmenden Anlage Rechnung tragen. Für die Auslegung dieses Rechtsbegriffs kann die Definition in § 2 Nr. 5 SeeSchStrO herangezogen werden - „**schwimmende Anlagen** - schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken...“. Ergänzend wird auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 HafVO hingewiesen, wo die Geltung der SeeSchStrO in Häfen geregelt wird. Zur Verdeutlichung wurde ein entsprechender Hinweis in die amtliche Begründung zum Entwurf aufgenommen.

Die Kenntnis des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen ist für die betroffenen Personen nach Abs. 3 Satz 1 nicht erforderlich, um der schriftlich bekannt gemachten Unterrichtungspflicht nachzukommen. Eine Verpflichtung zur Erreichbarkeit wird weder direkt noch indirekt aus dieser Vorschrift oder aus § 15 (neu) Abs. 3 des Entwurfs erzeugt.

§ 14 Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen (neu § 15)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Abs. 1

Anhang II der Richtlinie 2005/65/EG enthält keine Mindestanforderungen (wie § 14 Abs 1 HaSiG-Entwurf nahe legt), sondern allgemeine Aspekte, auf deren Grundlage Stellen im Hafen Aufgaben zuzuweisen und Arbeitspläne auf bestimmten Gebieten festzulegen sind. Weshalb ist keine Koordination mit anderen Ordnungsbehörden im Bereich des Hafens und seines örtlichen und sachlich begründeten Umfeldes vorgesehen (siehe auch Richtlinie 2005/65/EG Erwägungsgründe Nr.9 und 10)?

Dieser Hinweis ist inhaltlich unrichtig. Die RL 2005/65/EG führt im Art. 7 Abs. 3 S. 1 aus: „Alle Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen sind zumindest unter Berücksichtigung der Einzelanforderungen des Anhangs II zu erstellen.“ Zu den Fragen der Zusammenarbeit siehe § 3 (neu) des Entwurfs.

Abs. 2

Hier erteilt sich die zuständige Behörde selbst einen Überprüfungsantrag.

Der Überprüfungsantrag an die zuständige Behörde erfolgt durch Gesetz und in Umsetzung des Art. 10 der RL.

Abs. 3

Die personenbezogenen gespeicherten Daten werden um diejenigen der Grundstückseigentümer erweitert und andererseits auf Verantwortliche von Betrieben (in welcher Hinsicht verantwortlich?), Überwachungs-, Notfall- und Gefahrenabwehrpersonal beschränkt. Eine Abstimmung mit der Hafenbehörde und anderen zuständigen Stellen ist offenbar nicht vorgesehen.

Die Intention dieses Hinweises erschließt sich nicht. Soweit es um Fragen der Zusammenarbeit geht, wird auf § 3 (neu) des Entwurfs verwiesen.

Abs. 4

Ergibt sich diese Forderung nicht bereits aus anderen datenschutzrechtlichen Vorschriften? Die zuständige Behörde entscheidet hier selbst, welche Daten sie nicht mehr benötigt. Nach welchen Kriterien?

Die Vorschrift stellt eine bereichsspezifische Regelung zum Datenschutz dar und ist ein üblicher Ausdruck des konkretisierten Ermessens.

Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD):

zu § 14 Abs. 3 HaSiG-E

Diese Vorschrift benennt die personenbezogenen Daten, deren Aufnahme in den Gefahrenabwehrplan zulässig ist. Es ist zu begrüßen, dass sich die Datenerhebung auf die nach § 179 Abs. 4 LVwG zulässigen Fälle beschränkt.

§ 15 Übungen (neu § 16)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 15 Übungen

Abs. 2

Gemäß dem einführenden Kapitel „B. Lösung“ des Entwurfspapieres, Absatz 5, 3. Satz (Seite 4) sollen Verpflichtete *außerhalb des Hafengebietes* nicht belastet werden. Weshalb werden Verpflichtete innerhalb des Hafengebietes anders behandelt? Wer trägt den betrieblichen Mehraufwand für die Durchführung von Übungen im Sinne dieser Vorschrift? Was sagt die in Erwägungsgrund 13 der Richtlinie 2005/65/EG zitierte Studie der Kommission über die Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen, die aufgrund dieser Richtlinie ergriffen werden, und zwar insbesondere zur Klärung der Frage der Aufteilung der Finanzierung zwischen staatlichen Behörden, den Hafenbehörden und den Betreibern dazu?

Der Verfasser des Hinweises zitiert die Kabinettsvorlage falsch. Es heißt an der oben beschriebenen Stelle: „...soweit wie möglich darauf verzichtet, Regelungen vorzusehen, mit denen im Geltungsbereich des Gesetzes außerhalb von geschützten Hafenanlagen Nutzer, Wirtschaftsbetriebe und sonstige Anlieger mit neuen Kosten und belastenden Pflichten belegt werden.“ Es geht also um Bereiche innerhalb der Häfen (im Sinne der RL) jedoch außerhalb der Hafenanlagen. Die Zielrichtung der gewählten Formulierung ist offenkundig und dort h. E. hinreichend deutlich beschrieben.

Die im Erwägungsgrund 13 der RL genannte Studie ist nach h. K. noch nicht abgeschlossen und publiziert. Festzustellen bleibt, dass der Entwurf bei der Umsetzung der RL 2005/65/EG einen Weg beschreitet, der die Privatwirtschaft in möglichst geringem Umfang belastet und in diesem Punkt durch die Interessenvertretung der Seehafenbetriebe (Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe - ZDS) unterstützt wird.

Abschnitt IV Zuverlässigkeitsüberprüfungen, §§ 17 – 20 (neu) des Entwurfs

Die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen formuliert hierzu in weiten Strecken Zweifel an der Zulässigkeit der Regelungen.

Hierzu wird darauf verwiesen, dass die in diesem Abschnitt enthaltenen Regelungen mit wenigen Ausnahmen dem bisher bereits geltenden Recht aus dem HaSiG entsprechen, mithin also bereits im früheren Gesetzgebungsverfahren einer umfassenden datenschutzrechtlichen Diskussion und Prüfung unterzogen worden sind.

Dennoch wurde dieser Abschnitt in einigen Punkten, nicht zuletzt aus Anlass der Stellungnahme des ULD aber auch aus eigener fachlicher Erkenntnis, überarbeitet.

Das weitere kann den nachfolgenden Ausführungen zu der Stellungnahme des ULD entnommen werden.

Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD):

zu § 2 HaSiG-E i.V.m. § 16 HaSiG-E

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Ausführung des Hafensicherheitsgesetzes auf das Landespolizeiamt ist – nach der Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes im Jahr 2004 – konsequent. Gleichwohl bleiben die grundsätzlichen Bedenken, die das ULD bereits an der vorherigen Zuständigkeitsregelung geäußert hat, bestehen, soweit die Polizeibehörde auch für die Zuverlässigkeitsprüfung nach den §§ 16 ff. HaSiG-E zuständig sein soll (siehe im Einzelnen zu § 17 HaSiG-E).

Die Bedenken des ULD sind zur Kenntnis zu nehmen. Eine andere Lösung würde jedoch eine grundsätzliche Abkehr von der bisherigen, politisch entschiedenen und aus hiesiger Sicht bewährten, Zuständigkeitsregelung (bereits für die Umsetzung des ISPS-Codes) erfordern und steht h. E. nicht zur Diskussion.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die zuständigen Behörde für die Zuverlässigkeitsüberprüfung durch § 19 Abs. 2 d. E. (wie bereits durch § 11c Abs. 2 des geltenden HaSiG) zu der Trennung der Datenbestände ausdrücklich gesetzlich verpflichtet wird. Insofern wird die auch an anderer Stelle in der StN. des ULD geforderte möglichst weitgehende organisatorische Trennung bei der Behandlung dieser sensiblen Daten heute schon praktiziert.

§ 16 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 Hs. 2 HaSiG-E

Die in § 16 Abs. 1 Nr. 3 HaSiG-E vorgesehene Erweiterung des Personenkreises, der von der Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffen ist, widerspricht dem rechtsstaatlichen Gebot der Normklarheit und Normbestimmtheit sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die hier umzusetzende Verpflichtung nicht in den Richtlinienartikeln der Richtlinie 2005/65/EG geregelt ist, sondern lediglich aus deren Anhang I (und auch hier nur aus einem Einzelpunkt der bei der Risikobewertung zu berücksichtigenden Aspekte) entstammt. Bei der Umsetzung hat der nationale Gesetzgeber mithin einen weitreichenden Gestaltungsspielraum. Eine derart weitgehende gesetzliche Verankerung wie angedacht ist daher europarechtlich nicht erforderlich.

In der Sache wird es durch die Ergänzung der Vorschrift möglich, sämtliche Mitarbeiter der Hafenanlagen – sowie genaugenommen auch Mitarbeiter dritter Unternehmen, sofern diese im Bereich der Hafenanlagen eingesetzt sind – einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Im Gegensatz zu dem eng begrenzten Personenkreis, der bisher überprüft wurde, sind von der Überprüfung nunmehr nicht nur die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schifffahrts- und Hafenbetriebe, sondern auch z.B. Frachtführer, Besatzungen, Sicherheitspersonal und Reinigungskräfte betroffen. Damit wächst der potentielle Adressatenkreis der Norm exponentiell.

Hinzu kommt, dass es sich bei den „besonders sicherheitsrelevanten Bereichen“ im Sinne der Vorschrift auch nicht zwingend um Bereiche innerhalb des Hafens handeln muss. Gemäß § 1 Abs. 2 HaSiG-E gilt das Gesetz im Einzelfall auch außerhalb der Hafengrenzen in Bereichen, die Auswirkungen auf die Abwehr betriebsfremder Gefahren im Hafen haben.

...

Im Weiteren führt das ULD aus, dass durch die Formulierung des Entwurfs eine ausufernde Überprüfungspraxis zu befürchten steht und dass bereits ein vorbestrafter Hafenarbeiter nach der Gesetzesänderung möglicherweise „keine Chance“ mehr hätte.

Ferner wird kritisiert, dass der Begriff des „besonders sicherheitsrelevanten Bereiches“ an keiner Stelle legaldefiniert ist und im Übrigen Bundes- und Landesrecht keine Entsprechung findet. Somit würde dem rechtsstaatlichen Gebot der Normbestimmtheit und Normklarheit nicht entsprochen.

Dieser Kritikpunkt wurde insofern aufgegriffen, als durch eine geänderte Formulierung im § 17 Abs. 1 Nr. 3 des Entwurfs deutlich gemacht wird, dass nicht alle Hafenbereiche als sicherheitsempfindlich einzustufen sind. Ferner hat sich in den parallel laufenden Gesetzgebungsverfahren anderer Länder, nicht zuletzt auf Grund von ähnlicher Kritik von Seiten des Datenschutzes, überwiegend der Begriff „besondere Sicherheitsbereiche“ durchgesetzt. Dieser Begriff wurde in der aktuellen Entwurfsfassung übernommen. Ergänzend wurde schließlich mit einer Änderung der amtlichen Begründung die Zielrichtung einer restriktiven Überprüfungspraxis für diese neu aufgenommenen Überprüfungsfälle deutlicher herausgestellt.

§ 16 Abs. 6 HaSiG-E

Die in § 16 Abs. 6 HaSiG-E vorgesehene Befugnis zur Übermittlung der Ergebnisse der Überprüfung an die jeweils zuständigen Behörden anderer Bundesländer bleibt problematisch.

Nach wie vor fehlt in § 16 Abs. 6 HaSiG-E eine dem § 20 Abs. 2 HaSiG-E entsprechende Löschungspflicht. Hier sollte durch eine Regelung klargestellt werden, dass die Daten nur dann an andere Behörden weitergegeben werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass die in § 20 Abs. 2 Nr. 1 HaSiG-E vorgesehenen Lösungsfristen auch durch die Behörden der anderen Länder eingehalten werden, und zwar auch in Bezug auf die nach § 16 Abs. 6 HaSiG-E übermittelten Daten.

Die hier einschlägige Regelung wurde aus Gründen der Gesetzessystematik in den § 20 Abs. 5 „Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung“ der aktuellen Entwurfsfassung überführt. Die Einwände des ULD wurden insofern aufgegriffen als dort ein ergänzender Übermittlungsvorbehalt, der die Einhaltung der Lösungsfristen aus § 21 Abs. 2 Nr. 1 sichert, aufgenommen wurde.

§ 16 Abs. 7 HaSiG-E

Die Erweiterung der zeitlichen Frist bis zur erneuten Zuverlässigkeitsüberprüfung von vier auf fünf Jahre ist zu begrüßen. Sie führt außerdem zur Angleichung an die Fristen der §§ 13 Abs. 5, 14 Abs. 2, 16 Abs. 2 Nr. 2, und 16 Abs. 5 HaSiG-E.

Diese Regelung findet sich auch im aktuellen Entwurf unter § 17 Absatz 7 wieder.

Im Weiteren formuliert das ULD grundsätzliche Bedenken dagegen, dass für die Zwecke der Zuverlässigkeitsüberprüfung ein Nachrichtenaustausch mit Nachrichtendienstbehörden möglich ist. Als rechtsstaatlich bedenklich wird in diesem Zusammenhang die Möglichkeit angesehen, dass geheimdienstliche Erkenntnisse durch die Übertragung der Aufgaben nach diesem Gesetz an eine Polizeibehörde über den Umweg der Zuverlässigkeitsüberprüfung undifferenziert in ein Strafverfahren einfließen könnten. Es wird also die Umgehung der Trennung zwischen geheimdienstlicher und polizeilicher Datenverarbeitung befürchtet.

Ferner im gleichen Kontext zu § 18 (neu § 19) des Entwurfs:

zu § 18 HaSiG-E

Angesichts der Tatsache, dass unter Umständen sogar Informationen ausgewertet werden, die mit nachrichtendienstlichen Mitteln – etwa durch eine nicht richterlich angeordnete Telefonüberwachung oder durch eine nachrichtendienstliche Observation – erlangt wurden, ist die unbedingte Zweckbindung der verarbeiteten Daten von größter Bedeutung, und zwar auch in organisatorischer Hinsicht.

Das Landespolizeiamt hat daher insbesondere § 18 Abs. 2 HaSiG-E zu beachten: die sachbearbeitende Stelle innerhalb des Landespolizeiamtes ist organisatorisch und räumlich von anderen Stellen, und zwar insbesondere von solchen, die Aufgaben der Strafverfolgung und Gefahrenabwehr wahrnehmen, zu trennen. Eine Datenverarbeitung etwa durch eine Stelle der Wasserschutzpolizei, die auch gefahrenabwehrrechtlich tätig wird, wäre daher unzulässig.

Hier handelt es sich lediglich um einen Hinweis, der sich auf eine Regelung bezieht, die inhaltlich bereits Bestandteil des geltenden Rechts im HaSiG ist (vgl. dortiger § 11c).

Die innerhalb der Polizei mit den Verfahrensschritten für Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach diesem Gesetz befassten Stellen sind organisatorisch und räumlich von anderen Stellen getrennt und sich der rechtlichen Vorgaben, insbesondere der Zweckbindung der Daten, bewusst. Sie stellen sicher, dass eine unzulässige Verknüpfung mit Strafverfahren nicht erfolgt. Bislang liegen keinerlei Erkenntnisse o. ä. vor, die Anlass geben, daran zu zweifeln.

Die aktuelle Fassung des Entwurfs wurde auf Grund des Umfangs der vorgenommenen Änderungen nach der Verbandsanhörung bilateral mit dem zuständigen Referenten des ULD abgestimmt. Dabei konnte, mit Ausnahme der grundsätzlichen Bedenken gegen die Zuständigkeitsregelung und weiterer grundsätzlicher Vorbehalte gegen die neu eingeführte Nachberichtspflicht, im Sinne eines ergebnisorientierten Kompromisses weitgehendes Einvernehmen erzielt werden.

Abschnitt V – Schlussbestimmungen, §§ 22 – 25 (neu) des Entwurfs

§ 21 Ordnungswidrigkeiten (neu § 22)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 21 Ordnungswidrigkeiten

Abs. 2

Hinweis:

Die zuständige Behörde führt

- a) die Risikobewertung durch
- b) genehmigt die Risikobewertung (Art. 6 Abs. 4 Richtlinie 2005/65/EG)
- c) bestimmt den örtlichen und sachlichen Anwendungsbereich dieses Gesetzes,
- d) erstellt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen
- e) genehmigt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen (Art. 7 Abs. 5 Richtlinie 2005/65/EG)
- f) führt den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen durch
- g) und ist OWi-Behörde.

Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände:

§ 21 (2) Ordnungswidrigkeiten:

In der Zuständigkeitenregelung wird aus unserer Sicht das Grundprinzip der Gewaltenteilung nicht umgesetzt.

Offenbar zielen beide Stellungnahmen kritisch darauf ab, dass der zuständigen Behörde nach § 2 des Entwurfs auch die Zuständigkeit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten übertragen wird.

Aus hiesiger Sicht besteht kein Bedarf, eine Änderung an dieser Kompetenzzuweisung vorzunehmen. Sie ist Ausdruck des Bestrebens der Landesregierung zur Schaffung von schlanken und effektiven Verwaltungsstrukturen unter Vermeidung unnötiger Schnittstellen.

Ferner finden sich in Schleswig-Holstein vielfach vergleichbare Vorbilder, in denen Ordnungs- oder Sonderordnungsbehörden zugleich Verwaltungsbehörden im Sinne des OwiG für den Bereich der ihnen übertragenen Aufgaben sind. Dies gilt übrigens auch für Hafenbehörden. Vergleiche hierzu die ZustVO – OwiG:

1.14	Amt für ländliche Räume Husum
1.14.1	Wasserverkehr und Häfen
1.14.1.1	§ 144 Abs. 1 Nr. 24 und Abs. 2 Nr. 2 des Landeswassergesetzes im Rahmen seiner Zuständigkeit als Hafenbehörde für die landeseigenen Häfen

§ 22 Gebühren (neu § 23)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 22 Gebühren

Weshalb sind einerseits die genehmigungspflichtigen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code als Maßnahmen der betrieblichen Eigensicherung gebührenpflichtig, Amtshandlungen nach der Richtlinie 2005/65/EG hingegen nicht.

Weshalb soll der Nachweis der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften, als Amtshandlung gebührenpflichtig sein? Fällt dies nicht als hoheitliche Kontrollaufgabe unter den gesetzlichen Auftrag der jeweils zuständigen Behörde.

In Abstimmung mit den Küstenländern wurde bereits vor Verabschiedung des heute geltenden HaSiG vereinbart, dass Gebühren für die Zertifizierung von Hafenanlagen, RSO und Schulungseinrichtungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der VO 725/2004 erhoben werden.

Die Gebührenerhebung erfolgt, da es sich bei den Tätigkeiten der Behörde für Hafenanlagensicherheit (DA) weder um repressive Tätigkeiten der Strafverfolgung noch um Maßnahmen der konkreten Gefahrenabwehr handelt. Auch liegen keine Amtshandlungen vor, die wegen ihres öffentlichen Interesses oder aus sonstigen Zweckmäßigkeitsgründen gebührenfrei zu stellen sind. Vielmehr geht es für den Hafenbetreiber bei der Risikobewertung für die Hafenanlage, der Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr sowie der Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften in der Hafenanlage vorrangig um wirtschaftliche Interessen. Die DA tritt in diesem Bereich in der Funktion als Dienstleister - aus der Polizei - in einer zusätzlichen Aufgabe auf. Der hierdurch entstandene Aufwand ist durch eine Gebührenerhebung auszugleichen. Die Umsetzung des ISPS-Code durch die Hafenanlagenbetreiber in Seehäfen ist eine wesentliche Voraussetzung für deren Teilnahme am internationalen Seeverkehr und damit ein Vorteil im internationalen Wettbewerb.

Die Umsetzung der Gesamthafenrichtlinie wird dagegen in den Küstenländern als hoheitliche Aufgabe angesehen und hat einen besonderen Schwerpunkt im Bereich der präventiven Terrorabwehr. Die Ausgestaltung und Umsetzung der Richtlinie im vorliegenden Gesetzentwurf ist Ausdruck hoheitlichen Handelns. Der Verzicht auf die denkbare Verpflichtung der Wirtschaft in Hafengebieten zu Eigensicherungsmaßnahmen ist nach jetzigem Erkenntnisstand sicherheitspolitisch vertretbar und beugt der Gefahr möglicher Wettbewerbsverzerrungen durch einseitige Belastung der heimischen Wirtschaft vor.

§ 23 Einschränkung von Grundrechten (neu § 24)

Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen:

Zu § 23 Einschränkung von Grundrechten

Können diese Grundrechte einfach durch Gesetzgebung der Länder eingeschränkt werden oder bedarf es hierzu einer Ermächtigung durch ein Bundesgesetz?

Die durch Abschnitt VII des Grundgesetzes in Verbindung mit Abschnitt IV der Landesverfassung geregelte Gesetzgebungskompetenz des Landes, einschließlich der Möglichkeit, Grundrechte einzuschränken, muss an dieser Stelle nicht näher erläutert werden.



SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG
16. Wahlperiode

Drucksache **16/ #N!#**

Gesetzentwurf

der Landesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig -
holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz)**

Stand 13. April 2007

Federführend ist das Innenministerium

A. Problem

Als Folge der Ereignisse des 11. September 2001 waren auf Initiative der USA über die Internationale Maritime Organisation der Vereinten Nationen (IMO) grundlegende Änderungen zu dem internationalen Schiffssicherheitsvertrag (SOLAS) angenommen worden, die ein System zur präventiven Abwehr von terroristischen Gefahren für Schiffe und Hafenanlagen vorgaben. Wesentlicher Bestandteil dieser Änderungen ist der ISPS – Code, der eine Vielzahl von Detailregelungen enthält, die zum einen verpflichtenden Charakter (Teil A) und zum anderen empfehlenden Charakter (Teil B) haben.

Für den Bereich der Europäischen Union wurde zusätzlich die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004 in Kraft gesetzt. Diese Verordnung bezieht sich auf den ISPS – Code, setzt große Teile der Empfehlungen des Codes für die Mitgliedstaaten verbindlich in Kraft und enthält noch einige zusätzliche Sonderregelungen.

In der Bundesrepublik Deutschland wurde die nationale Umsetzung dieser Vorschriften für die Schifffahrt auf den Bund übertragen. Nach der verfassungsmäßigen Kompetenzordnung zwischen Bund und Ländern obliegt die Umsetzung in den Häfen (Hafenanlagen) bei den Ländern. In Schleswig-Holstein wurde daraufhin das Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen – Hafenanlagensicherheitsgesetz – HaSiG – vom 18. Juni 2004 (GVObI. Schl.-H. 2004, S. 177, ber. S. 231, geä. durch Gesetz v. 09.02.2005, GVObI. Schl.-H. S. 132) verabschiedet.

Am 15. Dezember 2005 trat die Richtlinie 2005/65/EG (RL) des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den Häfen vom 26. Oktober 2005 in Kraft. Die RL verpflichtet in ihrem Art. 18 die Mitgliedstaaten (MS) zur Umsetzung spätestens bis zum 15. Juni 2007.

Ziel der RL ist die Einführung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen, indem das gesamte Hafengebiet der europäischen Häfen,

die eine oder mehrere unter die VO (EG) 725/2004 (ISPS-Code) fallende Hafenanlagen umfassen, in ein europaweites System der Gefahrenabwehr einbezogen wird. In Artikel 3 Absatz 1 wird der Hafen als ein bestimmtes Gebiet mit Land- und Wasseranteilen definiert, dessen Infrastruktur den gewerblichen Seeverkehr erleichtern soll. Die RL ist in Ergänzung zur VO (EG) 725/2004 zu sehen. Die dort vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr beschränken sich nur auf Schiffe und den unmittelbaren Bereich der Schnittstelle Schiff/Hafen. Das Ziel dieser RL ist dagegen der möglichst umfassende Schutz für die Menschen, das Seeverkehrsgewerbe und die Hafenwirtschaft, der Infrastruktur und Ausrüstung in Häfen vor sicherheitsrelevanten Ereignissen auf die Seetransportkette und deren zerstörerischen Auswirkungen.

Die RL verpflichtet die MS zu einer Erweiterung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in den Häfen sowie ggf. in den mit ihnen zusammenhängenden Bereichen. Da der Bund hier über keine (gesetzgeberischen) Kompetenzen verfügt, liegt die Pflicht zur Umsetzung der RL bei den Ländern. Der Bund fungiert lediglich als Kontaktstelle gegenüber der KOM für die Gefahrenabwehr in Häfen.

Darüber hinaus führten aktuelle Entwicklungen wie die potenzielle Erfassung von nationalen Seeverkehren unter das Reglement des ISPS – Codes ab dem 01.07.2007 nach Art. 3 Abs. 3 VO (EG) 725/2004, praktische Erfahrungen mit dem bisherigen Hafenanlagensicherheitsgesetz und die Weiterentwicklung der maritimen Sicherheitsarchitektur in der Bundesrepublik Deutschland zu Reformbedarf bzw. Optimierungspotenzialen in dem bestehenden Hafenanlagensicherheitsgesetz.

B. Lösung

Da die RL 2005/65/EG das Ziel verfolgt, die Vorschriften der VO (EG) 725/2004 und somit auch des ISPS – Code durch Schaffung eines Gefahrenabwehrsystems für das gesamte Hafengebiet zu ergänzen, ist es notwendig, umfangreiche Ergänzungen in dem bisher geltenden Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG – vorzunehmen.

Der neuen erweiterten Zielrichtung folgend, wurde der Titel des Gesetzes angepasst. Da die RL keine unmittelbare Rechtswirkung entfaltet, war es zudem erforderlich, detaillierte Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie in das Gesetz aufzunehmen.

Im Interesse der Übersichtlichkeit wurde der neue Entwurf neu strukturiert und in Abschnitte unterteilt, die einen eindeutigen thematischen Bezug aufweisen. So werden die Maßnahmen zur Umsetzung von ISPS – Code und VO (EG) 725/2004 einerseits und der RL 2005/65/EG andererseits in getrennten Abschnitten geregelt, die auch jeweils einen eigenen Anwendungsbereich festlegen.

Inhaltlich wird im Wesentlichen zur Umsetzung der RL neu geregelt, dass für die Häfen und das mit ihnen zusammenhängende Umfeld eine Risikobewertung in Bezug auf die Anlieger, sonstigen Nutzer und Infrastrukturen vorzunehmen ist. Es geht dabei um die nüchterne Analyse von Rahmenbedingungen und potenziellen Schwachstellen in Bezug auf betriebsfremde - insbesondere durch terroristische Bedrohungen hervorgerufene – Gefahren mit dem Ziel, die Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung in Häfen effektiver vor solchen Gefahren oder deren Auswirkungen schützen zu können.

Die Ergebnisse der Risikoanalyse sind im Rahmen des für den gesamten Hafen verpflichtend zu erstellenden Gefahrenabwehrplanes zu berücksichtigen, um auf diese Weise ein weitgehend standardisiertes und optimiertes Gefahrenabwehrsystem für die Häfen zu erhalten. Bestandteil dieses Systems sind regelmäßig vorgeschriebene Übungen.

Die in dieser Neufassung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen des bisherigen Hafenanlagensicherheitsgesetzes erfolgen in enger Abstimmung mit anderen Küstenländern sowie im Abgleich mit dem Recht des Bundes. Im Fokus steht dabei neben einer möglichst einheitlichen Vorgehensweise bei der Schaffung von neuen Sicherheitsstandards die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen sowie der darin bzw. in deren unmittelbaren Umfeld angesiedelten Wirtschaftsbetriebe. Aus diesem Grund wurde z. B. soweit wie möglich darauf verzichtet, Regelungen vorzusehen, mit denen im Geltungsbereich des Gesetzes außerhalb von geschützten Hafenanlagen Nutzer, Wirtschaftsbetriebe und sonstige Anlieger mit neuen Kosten und belastenden Pflichten belegt werden.

Im Ergebnis stellt der Entwurf auf Grund der weitgehenden strukturellen Änderungen eine konstitutive Neufassung dar.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten und Verwaltungsaufwand

Die nachfolgende Kostendarstellung berücksichtigt lediglich die durch die Neuregelung entstehenden Änderungen. Bisher entstandene Kosten bei der Umsetzung des geltenden HaSiG werden nicht dargestellt. Bei den Kosten ist grundsätzlich zwischen einmaligen und laufenden Kosten zu unterscheiden.

Einmalige Kosten in Höhe von ca. 584 T€ entstehen durch einen einmaligen erhöhten Aufwand, der durch die notwendige Auditierung sämtlicher Hafengebiete in Schleswig – Holstein, in denen sich ISPS - relevante Hafenanlagen befinden, entsteht. Die hierfür notwendigen Arbeiten werden in einem auf die Dauer von ca. 15 Monaten angelegten Projekt beim Landespolizeiamt abgearbeitet. Dabei anfallende Kosten teilen sich auf in Personalkosten von ca. 500 T€ sowie Sachkosten von ca. 84 T€.

Laufende Kosten in Höhe von ca. 73 T€/Jahr entstehen im Wesentlichen durch eine zusätzlich erforderliche Stelle (ca. 50 T€/Jahr) bei der Behörde für Hafenanlagensicherheit im Landespolizeiamt, um die zusätzlich anfallenden Aufgaben nach der RL 2005/65/EG aufzufangen. Die übrigen Kosten sind Sachkosten.

Sämtliche hier dargestellten Kosten werden auf Grund von Aufgabennähe und gemeinsamer Betroffenheit je zur Hälfte durch die vorhandenen Mittel von IM und MWV gemeinsam getragen.

Einnahmen

Keine.

E. Information

Der Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages ist mit Schreiben vom ü-
ber den Gesetzentwurf zeitgleich mit den Verbänden unterrichtet worden.

F. Federführung

Innenministerium

ENTWURF

Stand 09.03.07

**Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen
(Hafensicherheitsgesetz – HaSiG)**

Vom2007

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen

**Abschnitt I
Allgemeine Regelungen**

**§ 1
Zielsetzung und Geltungsbereich**

(1) Dieses Gesetz dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der schleswig-holsteinischen Häfen, insbesondere vor terroristischen Anschlägen. Es dient gleichzeitig 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, des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS-Code), 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) sowie der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. EG Nr. L 310 S. 28).

(2) Dieses Gesetz gilt in den Grenzen aller öffentlichen Häfen in Schleswig-Holstein und in privaten Häfen, in denen Güterumschlag oder Passagierverkehr erfolgt. Es gilt nach Feststellung der zuständigen Behörde im Einzelfall auch außerhalb der Hafengrenzen in den mit den Häfen zusammenhängenden Bereichen für Betriebe, Anla-

gen, öffentliche Einrichtungen und Flächen, die Auswirkungen auf die Abwehr betriebsfremder Gefahren im Hafen haben.

§ 2

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde im Sinne dieses Gesetzes ist das Innenministerium - Landespolizeiamt -. Ihm obliegt der Vollzug des ISPS-Codes in Verbindung mit der Verordnung (EG) 725/2004 (Behörde für Hafenanlagensicherheit - Designated Authority), der Richtlinie 2005/65/EG sowie dieses Gesetzes.

§ 3

Polizeiliche Befugnisse

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.

Abschnitt II

Maßnahmen zur Umsetzung des ISPS – Codes und der VO (EG) Nr. 725/2004

§ 4

Anwendungsbereich, Ausnahmen

(1) Die §§ 4 bis 11 finden gemäß Abschnitt A/3.1.2 des ISPS-Codes Anwendung auf Hafenanlagen, in denen

1. Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt, unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder
 2. Frachtschiffe in der Auslandsfahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen,
- 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 zuständige Behörde über den Umfang der Anwendung dieses Gesetzes auf diejenigen Hafenanlagen, die trotz hauptsächlichlicher 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-Codes durchgeführten Risikobewertung.

(3) Die §§ 4 bis 11 sind auch auf solche Hafenanlagen anzuwenden, die von nationalen Seeverkehrten im Sinne von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004, für die durch den Bund nach einer obligatorischen Sicherheitsbewertung eine Anwendung der Bestimmungen verfügt wurde, angelaufen werden. Die zuständige Behörde legt in diesen Fällen fest, inwieweit die Regelungen des ISPS – Codes und der VO (EG) Nr. 725/2004 zur Anwendung kommen.

(4) Dieser Abschnitt 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.

§ 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-Codes 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-Codes 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-Codes mit einem Bericht der zuständigen Behörde ab.

§ 7

Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

- (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 in der Hafenanlage ist unter Berücksichtigung der Hinweise des Absatzes B/16 des ISPS-Codes abzufassen.
- (2) Der Betreiber einer Hafenanlage kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr mit der Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans beauftragen.
- (3) Der Plan zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.
- (4) Der Betreiber der Hafenanlage ist verpflichtet, die ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen.
- (5) 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-Codes ausstellen.
- (6) 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

Einlaufkontrolle

Wenn Tatsachen dafür sprechen, dass die in § 4 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 von Bedingungen und Auflagen abhängig machen, durch welche die Gefahr abgewehrt wird.

§ 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-Codes 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 § 16 sein.

(2) Die einschlägige Ausbildung gemäß Abschnitt A/18.1 des ISPS-Codes 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.

§ 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.

§ 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-Codes 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.

Abschnitt III

Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG

§ 12

Anwendungsbereich

Die Bestimmungen dieses Abschnitts finden Anwendung auf solche Häfen, in denen sich Hafenanlagen im Sinne von § 4 Abs. 1 und 3 befinden. Sie finden ferner Anwendung auf das Hafenumfeld im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 2.

§ 13

Risikobewertung für die Häfen

- (1) Die Risikobewertung für die Häfen zum Zweck der Festlegung von geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bezüglich des Seeverkehrsgewerbes und der Hafenwirtschaft führt die zuständige Behörde durch. Das Ergebnis dient als Grundlage

für die Ausarbeitung, Fortschreibung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr nach § 14. Dabei sind auch die nach § 6 erstellten Risikobewertungen sowie andere bereits bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu berücksichtigen.

(2) Die Risikobewertung für den Hafen hat die nach Anhang I der Richtlinie 2005/65/EG erforderlichen Angaben zu enthalten.

(3) Die Eigentümerin oder der Eigentümer, der Betreiber oder die oder der Nutzungsberechtigte eines Betriebes, einer Anlage, eines Land-, Wasser- oder Luftfahrzeugs oder einer schwimmenden Anlage ist verpflichtet, bei der Erstellung, Fortschreibung und Aktualisierung der Risikobewertung für den Hafen mitzuwirken, soweit es um Informationen geht, die allein in ihrem oder seinem Verantwortungsbereich liegen. Insbesondere hat sie oder er den beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der zuständigen Behörde

1. nach Vorankündigung

- a) Zutritt zu dem Betrieb, der Anlage oder dem Fahrzeug zu gewähren und
- b) eine Besichtigung des Betriebes, der Anlage oder des Fahrzeugs zu ermöglichen,

2. auf Verlangen

- a) die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und
- b) die erforderlichen Unterlagen und Daten zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Personen nach Absatz 3 Satz 1 sind verpflichtet, die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn sich eine Änderung der Art oder Zweckbestimmung oder eine wesentliche bauliche Änderung ihres Fahrzeugs, Betriebs oder ihrer Anlage ergibt. Diese Verpflichtung gilt auch für den Wechsel von Namen und Erreichbarkeiten bei Personen im Sinne von § 14 Abs. 3 Nr.1 bis 4. Die Unterrichtungspflicht ist ihnen durch die zuständige Behörde vorher schriftlich bekannt zu geben.

(5) Die zuständige Behörde schreibt die Risikobewertung regelmäßig fort und überprüft sie alle fünf Jahre.

§ 14

Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen

(1) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Risikobewertung nach § 13 arbeitet die zuständige Behörde einen Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen aus. Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen hat die nach Anhang II der Richtlinie 2005/65/EG erforderlichen Angaben zu enthalten.

(2) Der Plan zur Gefahrenabwehr ist regelmäßig fortzuschreiben und zu aktualisieren; er wird durch die zuständige Behörde spätestens alle fünf Jahre überprüft.

(3) Im Plan zur Gefahrenabwehr nach Absatz 1 ist die Angabe folgender personenbezogener Daten zulässig:

1. Name und Erreichbarkeit der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer;
2. Name und Erreichbarkeit der Verantwortlichen von Betrieben
3. soweit vorhanden, Name und Erreichbarkeit der zur Überwachung eingesetzten Personen,
4. soweit vorhanden, Namen und Erreichbarkeit von Personen, die für Notfallpläne im Hafengebiet verantwortlich sind;
5. Name und Erreichbarkeit der Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage im Sinne des § 9.

(4) Personenbezogene Daten, die im Gefahrenabwehrplan nicht mehr benötigt werden, sind zu löschen.

§ 15

Übungen

(1) Die zuständige Behörde führt mindestens einmal pro Kalenderjahr Übungen nach Anhang III der Richtlinie 2005/65/EG durch.

(2) Die Eigentümerin oder der Eigentümer, der Betreiber oder die oder der Nutzungsberechtigte eines Betriebes, einer Anlage, eines Land-, Wasser- oder Luftfahrzeugs oder einer schwimmenden Anlage im Hafengebiet hat nach Absprache an der Übung mitzuwirken, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält.

Abschnitt IV **Zuverlässigkeitsüberprüfungen**

§ 16

Zuverlässigkeitsüberprüfungen

(1) Zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der schleswig-holsteinischen Häfen 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 oder in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt sind, 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 § 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 5 und Abs. 2 beteiligten Stellen sowie

3. die Übermittlungsempfänger nach § 19 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 § 17 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 ge-

nannten Personen darf kein Zugang zu der Risikobewertung oder dem Plan zur Gefahrenabwehr gewährt werden, sie dürfen ferner nicht in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt werden sofern Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit 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.

(7) Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist fünf Jahre nach Abschluss einer vorherigen Prüfung zu wiederholen.

§ 17

Datenerhebung

(1) Zur Überprüfung der Zuverlässigkeit darf die zuständige Behörde

1. die Identität der oder des Betroffenen überprüfen,
2. Auskünfte aus dem Bundeszentralregister einholen,
3. 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,

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 Satz 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.

§ 18

Zweckbindung und Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Die zuständige Behörde darf die nach § 17 Abs. 1 und 2 erhobenen personenbezogenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit verarbeiten.

(2) Zugriff auf die im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung erhobenen Daten erhalten nur die mit der Durchführung der Sicherheitsüberprüfung betrauten Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter der zuständigen Behörde. Die Daten sind vom sonstigen Datenbestand der Behörde getrennt aufzubewahren und vor Zugriffen besonders zu schützen.

§ 19

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.

§ 20

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 § 16 Abs. 1 aufnimmt,
- b) nach Ablauf von drei Jahren, nachdem die oder der Betroffene aus einer Tätigkeit nach § 16 Abs. 1 ausgeschieden ist, es sei denn, sie oder er hat zwischenzeitlich erneut eine Tätigkeit nach § 16 Abs. 1 aufgenommen.

2. von den nach § 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 beteiligten Behörden und den nach § 17 Abs. 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.

Abschnitt V

Schlussbestimmungen

§ 21

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. 4 verstößt, die ihr oder ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen;
6. entgegen einer Untersagung durch die zuständige Behörde nach § 7 Abs. 6 Schiffe abfertigt;
7. entgegen § 8 als Führerin oder Führer eines Schiffes einer vollziehbaren Auflage oder Bedingung zuwiderhandelt;

8. gegen die Pflicht nach § 9 verstößt, eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen;
9. gegen die Aufbewahrungs- oder Vorlagepflicht nach § 11 Abs. 2 verstößt.
10. entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 1 der zuständigen Behörde nach Vorankündigung den Zutritt zu seinem Betrieb, seiner Anlage oder seinem Fahrzeug nicht gewährt oder eine Besichtigung nicht ermöglicht;
11. entgegen § 13 Abs. 3 Nr. 2 der zuständigen Behörde die erforderlichen Auskünfte nicht erteilt oder die erforderlichen Daten und Unterlagen nicht zur Verfügung stellt;
12. entgegen § 13 Abs. 4 seiner Unterrichtungspflicht gegenüber der zuständigen Behörde nach schriftlicher Bekanntgabe nicht nachkommt;
13. entgegen der Verpflichtung aus § 15 Abs. 2 nicht an einer Übung mitwirkt.

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 § 2.

§ 22

Gebühren

Die zuständige Behörde erhebt für Amtshandlungen nach § 7 Abs. 3 und 5 Satz 2, § 8, § 9 Abs. 3 und § 10 Gebühren; Auslagen sind zu erstatten.

§ 23

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), das Recht der Freiheit der Per-

son (Artikel 2 Abs. 2 Satz 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.

§ 24

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Hafenanlagensicherheitsgesetz vom 18. Juni 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 177, ber. S. 231), geändert durch Gesetz vom 9. Februar 2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 132), außer Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,2007

Peter Harry Carstensen
Ministerpräsident

Dr. Ralf Stegner
Innenminister

Begründung

I. Allgemeines

Dieses Gesetz ist eine Neufassung des bisherigen Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen – Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG vom 18. Juni 2004 (GVOBl. Schl.-H. 2004, S. 177, ber. S. 231, geä. durch Gesetz v. 09.02.2005, GVOBl. Schl.-H. S. 132).

Das bisherige Hafenanlagensicherheitsgesetz diene der innerstaatlichen Umsetzung der auf der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) vom 09. bis 12. Dezember 2002 in London beschlossenen Änderungen des internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und des damit verbundenen Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) sowie der Konkretisierung durch die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004. Ziel der supranationalen Regelungen ist es, in Reaktion auf die Anschläge vom 11. September 2001 einen vorbeugenden Schutz vor terroristischen Anschlägen auf Schiffe bzw. von Schiffen ausgehend sowie auf Hafenanlagen zu gewährleisten. In der Bundesrepublik Deutschland war für die volle Wirksamkeit des Regelungswerks eine Anpassung des innerstaatlichen Rechts erforderlich, die aufgrund der Verteilung der Gesetzgebungskompetenzen im Grundgesetz auf zwei Ebenen erfolgte. Die Hochsee- und Küstenschifffahrt unterliegt gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 21 des Grundgesetzes der konkurrierenden Gesetzgebung. Auf Bundesebene sind daher lediglich die schiffsbezogenen Ausführungsbestimmungen geregelt. Alle Verpflichtungen in Zusammenhang mit Hafenanlagen und dem Schiffsverkehr im Hafen sind den Bundesländern zugefallen. In Erfüllung dieser Aufgabe erließ das Land Schleswig - Holstein das Hafenanlagensicherheitsgesetz und hat damit in den aktuell 76 ISPS – relevanten Hafenanlagen in der Zuständigkeit des Landes ein geeignetes Regelwerk zur Terrorprävention installiert. Seit dem 01. Juli 2004 greifen die Sicherheitsvorschriften des ISPS-Code im Hafen, und die Gefahrenabwehrpläne sind erarbeitet, genehmigt und umgesetzt worden.

Eine Neufassung des bisherigen Hafenanlagensicherheitsgesetzes ist aus zwei Gründen erforderlich geworden:

Am 15. Dezember 2005 ist die Richtlinie 2005/65/EG, im Folgenden Hafensicherheitsrichtlinie genannt, des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den Häfen in Kraft getreten. Ziel dieser Richtlinie ist ein möglichst umfassender Schutz für das Seeverkehrsgewerbe und die Hafenwirtschaft durch die Erweiterung der nach der EU-VO 725/2004 bereits getroffenen Maßnahmen. Die Hafensicherheitsrichtlinie sieht eine räumliche Ausdehnung des landseitigen Schutzes von den Hafenanlagen als Schnittstellen zwischen Schiff und Küste auf das gesamte Hafengebiet sowie auf die mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche vor. Die Maßgaben dieser Richtlinie sind für die Mitgliedsstaaten verbindlich und müssen bis zum 15. Juni 2007 umgesetzt werden.

Darüber hinaus führten aktuelle Entwicklungen wie die potenzielle Erfassung von nationalen Seeverkehren unter das Reglement des ISPS – Codes ab dem 01.07.2007 nach Art. 3 Abs. 3 VO (EG) 725/2004, praktische Erfahrungen mit dem bisherigen Hafenanlagensicherheitsgesetz und die Weiterentwicklung der maritimen Sicherheitsarchitektur in der Bundesrepublik Deutschland zu Reformbedarf bzw. Verbesserungspotenzialen in dem bestehenden Gesetz.

Die in dieser Neufassung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen des bisherigen Hafenanlagensicherheitsgesetzes erfolgen in enger Abstimmung mit anderen Küstenländern sowie im Abgleich mit dem Recht des Bundes. Im Fokus stand dabei neben einer möglichst einheitlichen Vorgehensweise bei der Schaffung von neuen Sicherheitsstandards die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen sowie der darin bzw. in deren unmittelbaren Umfeld angesiedelten Wirtschaftsbetriebe. Aus diesem Grund wurde z. B. soweit wie möglich darauf verzichtet, Regelungen vorzusehen, mit denen im Geltungsbereich des Gesetzes außerhalb von geschützten Hafenanlagen Nutzer, Wirtschaftsbetriebe und sonstige Anlieger mit neuen Kosten und belastenden Pflichten belegt werden.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Absatz 1 stellt im Satz 1 die sachliche Zielrichtung des Gesetzes, den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der SH – Häfen, insbesondere vor terroristischen Anschlägen, deutlich heraus. Auf diese Weise wird im Sinne der Anwenderfreundlichkeit eine klare Abgrenzung zu den Vorschriften zum Schutz vor betrieblichen Gefahren vorgenommen. Im Weiteren wurden die Inhalte des bisherigen HaSiG, die sich auf die Umsetzung von ISPS – Code und Verordnung (EG) Nr. 725/2004 beziehen, weitgehend unverändert übernommen, allerdings nunmehr ergänzt um die neu hinzugekommene Hafensicherheitsrichtlinie, die es ebenfalls in diesem Gesetz umzusetzen gilt.

Absatz 2 legt den räumlichen Geltungsbereich dieses Gesetzes fest. Dabei wird zunächst im Satz 1, wie im bisherigen (geltenden) HaSiG, auf die Grenzen der öffentlichen Häfen Bezug genommen. In dem neuen Satz 2 wird eine erweiterte Regelung für die Umsetzung der Gesamthafenrichtlinie eingeführt, mit der es möglich wird, auch die mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche, die außerhalb verwaltungstechnischer Hafengrenzen liegen, in Bezug auf ihre Relevanz für die Häfen bzgl. der Abwehr von betriebsfremden Gefahren zu berücksichtigen.

Diese Regelung wurde erforderlich, weil die Hafensicherheitsrichtlinie in ihrem Art. 2 auch die mit den Häfen zusammenhängenden Bereiche einschließt, bzw. davon ausgeht, dass die Mitgliedstaaten die Grenzen ihrer Häfen, aufbauend auf die Ergebnisse der Risikobewertung, für die Zwecke der Richtlinie anpassen. In Schleswig-Holstein wären durch eine Anpassung der Grenzen der öffentlichen Häfen an die Ergebnisse der Risikobewertung im Einzelfall auftretende Probleme nicht auszuschließen. Diese können z. B. mit veränderten Unterhaltungspflichten auf Seiten eines Hafenbetreibers im Zusammenhang stehen. Die im Gesetz verankerte Regelung reduziert dagegen die Auswirkungen der Ergebnisse der Riskobewertung auf die eigentliche Zielrichtung der Hafensicherheitsrichtlinie sowie dieses Gesetzes, vermeidet unerwünschte Sekundäreffekte und ermöglicht so eine schlanke und flexible Vorgehensweise.

Zu § 2 Zuständige Behörde

In § 2 wird zunächst die zuständige Behörde für die Hafenanlagensicherheit, also der Umsetzung des ISPS-Codes und der VO (EG) 725/04 (Designated Authority - DA) bestimmt. Darüber hinaus wird auch die Zuständigkeit für die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie übertragen. Für beide Bereiche sowie die Ausführung dieses Gesetzes wird die Verantwortung dem Innenministerium – Landespolizeiamt – übertragen. Herauszustellen ist, dass das Landespolizeiamt an dieser Stelle nicht als „Polizei“ im Sinne des Landesverwaltungsgesetzes und des § 3 tätig wird, sondern die Funktion einer Sonderordnungsbehörde wahrnimmt. Die für die Terrorprävention und –Abwehr erfolgte ganzheitliche Aufgabenübertragung auf das Innenministerium ist neben der „Polizeinähe“ des Grundthemas eine konsequente Folge des Umstandes, dass zuvor bereits die Verantwortung für die Hafenanlagensicherheit auf das Innenressort übertragen wurde. Das Prinzip der Aufgabenübertragung für die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie auf die bereits bestehende Behörde für Hafenanlagensicherheit wird auch in den anderen Küstenländern verfolgt. Schließlich versteht sich die Hafensicherheitsrichtlinie als eine Ergänzung der bereits bestehenden Vorschriften zum Schutz der Hafenanlagen und Schiffe.

Zu § 3 Polizeiliche Befugnisse

Die Vorschrift entspricht dem Wortlaut des § 4 „Polizeiliche Sicht- und Anhaltekontrollen, Betretungsbefugnisse“ des geltenden HaSiG. Sie 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 Hafenbereiche 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.

Die Befugnis – wegen des thematischen und räumlichen Bezuges zum Hafen in diesem besonderen Gefahrenabwehrgesetz und nicht des im allgemeinen schleswig-holsteinischen Polizeigesetzes, 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 dabei Regelungen anderer landes- und bundespolizeirechtlicher Eingriffsbefugnisse nachgebildet.

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 Maßnahmenbetroffene 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 den §§ 4 bis 11 (Abschnitt II) allgemein

Die §§ 4 bis 11 wurden im Sinne der Anwenderfreundlichkeit einem eigenen Abschnitt zugeordnet. Sie dienen ausschließlich der Umsetzung des ISPS – Codes und der VO (EG) 725/04.

Zu § 4 Anwendungsbereich und Ausnahmen

§ 4 bestimmt den Anwendungsbereich dieses Abschnitts und gibt in seinem Abs. 1 sowie den Abs. 2 u. 4 die Bestimmungen des Abschnitts A/3.1.2 sowie 3.2 ff. des ISPS-Codes zur Klarstellung wieder.

Dieser Anwendungsbereich wird in dem Abs. 3 insofern erweitert, als Art. 3 (3) VO (EG) 725/2004 die Mitgliedstaaten (MS) zum 01.07.2007 verpflichtet, auch nationale Seeverkehre einer Bewertung bzgl. vorhandener Sicherheitsrisiken zu unterziehen. Anschließend ist dann durch den MS zu entscheiden, inwieweit diese Verkehre den Bestimmungen der VO (EG) 725/04 und damit auch dem ISPS-Code zu unterziehen sind.

Eine entsprechende Entscheidung des Bundes, der für die Sicherung der Seeverkehre zuständig ist, lag zum Zeitpunkt der Erstellung des Gesetzentwurfs noch nicht vor. In Abhängigkeit von einer solchen Entscheidung sind auf die Hafenanlagen, die von nationalen Seeverkehren mit positiv festgestellten relevanten Sicherheitsrisiken angelaufen werden, ebenfalls die Vorschriften der VO (EG) 725/04 und des ISPS – Codes anzuwenden. Allerdings lässt der Art. 3 (3) VO (EG) 725/04 die Möglichkeit zu, die internationalen Vorschriften für derartige Seeverkehre nur teilweise umzusetzen. Die gewählte Formulierung gewährleistet eine maximale Flexibilität auch im Hinblick auf eine nicht grundsätzlich fixierte Sicherheitslage, die u. a. eine Änderung einer erfolgten Sicherheitsbewertung durch den Bund in der Zukunft nicht ausschließt.

Zu § 5 Betreiber von Hafenanlagen

Der § 5 entspricht dem § 5 des geltenden HaSiG. Hier werden die Betreiber der Hafenanlagen bestimmt. In Betracht kommen sowohl der 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 ergibt, 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 Regelungen zu ermitteln.

Zu § 6 Risikobewertung

Der § 6 wurde ebenfalls ohne Änderung aus dem geltenden HaSiG übernommen. 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 Schwachstellen 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, Personalschutzsysteme, 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 einem von der zuständigen Behörde zu erstellenden Bericht mündet, der auch die Grundlage für den Plan zur Gefahrenabwehr darstellt.

Zu § 7 Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

Auch der § 7 wurde nahezu unverändert aus dem geltenden HaSiG übernommen. Lediglich in der Überschrift erfolgte eine Konkretisierung auf die Hafenanlage, für die diese Norm zur Anwendung kommt. Damit wird eine Abgrenzung zum Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen (vgl. § 14) vorgenommen. Der Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage 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 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 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 Geheimschutzes 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 stellt klar, dass sich der Betreiber einer Hafenanlage zur Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr auch einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr (siehe im Einzelnen unter § 9) bedienen kann.

Ist der Plan zur Gefahrenabwehr erstellt, so ist er der zuständigen Behörde nach Absatz 3 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.

Nach Genehmigung des Plans hat nach Absatz 4 Satz 1 der Betreiber der Hafenanlage die darin vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Da der Plan Regelungen für alle drei Gefahrstufen 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 Rechtsverordnung vor, entsprechende Fristen zu bestimmen.

Absatz 5 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 6 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 Einlaufkontrolle

Der § 8 wurde ebenfalls ohne Änderung aus dem geltenden HaSiG übernommen. Die erweiterten Anforderungen aus SOLAS und dem ISPS-Code zur Verbesserung der Abwehr des internationalen Terrorismus in der Seeschifffahrt und in den Häfen sowie wiederholt feststellbare terroristische Aktivitäten auch in Europa belegen eine latente Gefährdungslage, die Maßnahmen zum Schutz der norddeutschen Seehäfen weiterhin 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 Wortlaut dieser Norm entspricht dem § 9 des geltenden HaSiG. Dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nach Absatz 1, der vom Betreiber der Hafenanlage zu benennen ist, kommt die zentrale Funktion für die Umsetzung des ISPS-Codes in der Hafenanlage zu. So hat 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.

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 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.

Zu § 10 Anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr

Auch in dieser Norm wurde der Wortlaut des geltenden § 10 HaSiG übernommen. 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.

Zu § 11 Sicherheitserklärung

Diese Regelung wurde ebenfalls inhaltsgleich aus dem § 11 des geltenden HaSiG übernommen. Der Begriff "Sicherheitserklärung" bezeichnet eine Vereinbarung zwischen einer Hafenanlage einerseits und einem Schiff andererseits, mit dem ein Zusammenwirken stattfindet. Die Vorschrift räumt dem Beauftragten zur 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 der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage eine solche Erklärung verlangen, um Risiken oder Gefährdungspotentiale unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls auszugleichen.

Zu den §§ 12 bis 15 (Abschnitt III) allgemein

Die §§ 12 bis 15 dienen ausschließlich der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG (Hafensicherheitsrichtlinie) und wurden ebenfalls einem eigenen Abschnitt zugeordnet, um dem Gesetz eine übersichtliche Struktur zu verleihen.

Zu § 12 Anwendungsbereich

§ 12 bestimmt den örtlichen Anwendungsbereich dieses Abschnitts und dient damit der Umsetzung von Art. 2 der Hafensicherheitsrichtlinie. Durch die Bezugnahme auf § 4 Abs. 1 und 3 ist sichergestellt, dass nicht alle öffentlichen Häfen in Schleswig-Holstein unter die Bestimmungen dieses Abschnitts fallen. Wichtig ist an dieser Stelle ferner der Bezug auf § 1 Abs. 2 Satz 2 mit dem noch einmal herausgestellt wird, welchem Zweck die dortige Erweiterung des gesetzlichen Anwendungsbereichs dient.

Zu § 13 Risikobewertung für die Häfen

In Absatz 1 wird festgelegt, dass die zuständige Behörde im Hafengebiet eine Risikobewertung vorzunehmen hat, die als spätere Grundlage für den Gefahrenabwehrplan nach § 14 dient. Der Unterschied zu den Risikobewertungen für einzelne Hafenanlagen besteht darin, dass hier das gesamte Hafengebiet mit seinen Anliegern, sonstigen Nutzern und Infrastrukturen sowie seinem Umfeld zu betrachten ist. Ziel ist dabei nicht, diese Gebiete, deren vorrangige Zweckbestimmung meist in einem wettbewerbsfähigen Güter- und Personenverkehr liegt bzw. wirtschaftsfreundliche Bedingungen bieten sollen, in einen Hochsicherheitsbereich

umzuwandeln. Es geht vielmehr um die nüchterne Analyse von Rahmenbedingungen und potenziellen Schwachstellen in Bezug auf betriebsfremde Gefahren, die insbesondere aus terroristischen Bedrohungen herrühren, um Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung in Häfen effektiver vor solchen Gefahren oder deren Auswirkungen schützen zu können. Zu berücksichtigen sind dabei die von § 6 erfassten Risikobewertungen, die nach Maßgabe der EU-Verordnung 725/2004 für die Hafenanlagen geschaffen wurden, sowie sonstige bereits bestehende Maßnahmen der Gefahrenabwehr. Diese können z. B. in Einrichtungen zum Schutz von Betrieben (Werksschutz, beauftragte Sicherheitsdienste etc.) aber auch in Alarm- und Einsatzplänen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (z. B. Polizei und Feuerwehr) liegen.

Absatz 2 sieht vor, dass die Risikobewertung für den Hafen die in Anhang I der Hafensicherheitsrichtlinie genannten Mindestangaben enthalten muss.

Absatz 3 verpflichtet die Eigentümer, Betreiber oder Nutzungsberechtigten der von § 12 erfassten Betriebe, Anlagen oder Fahrzeuge, bei der fortlaufenden Gestaltung der Risikobewertung für den Hafen mitzuwirken, soweit es sich um ausschließlich in ihrem Verantwortungsbereich liegende Informationen handelt. Insbesondere sind sie verpflichtet, den beauftragten Vertretern der zuständigen Behörde nach Vorankündigung Zutritt und Besichtigung zu ermöglichen sowie auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die erforderlichen Unterlagen und Daten zu Verfügung zu stellen. Durch die Formulierung „beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der zuständigen Behörde“ wird sichergestellt, dass nicht alle Polizeibeamte/innen, die dem Landespolizeiamt oder einer nachgeordneten Behörde angehören, über die Rechte dieser Norm verfügen können und die funktionale Trennung zwischen „zuständiger Behörde“ und „Polizei“ verdeutlicht.

Absatz 4 statuiert, dass Eigentümer, Betreiber oder Nutzungsberechtigte der von § 12 erfassten Betriebe, Anlagen oder Fahrzeuge die zuständige Behörde unverzüglich über relevante Veränderungen, d.h. Änderungen der Art oder der Zweckbestimmung oder wesentliche bauliche Änderungen, zu unterrichten hat. Gleiches gilt für wichtige Personendaten (konkret benannt im § 14 Abs. 3 Nr. 1 bis 4), die für den Inhalt eines Gefahrenabwehrplanes relevant sind. Der Inhalt dieser

Handlungspflicht ist dem Betroffenen vorher durch die zuständige Behörde schriftlich bekannt zu geben. Diese Regelung wurde im Interesse der Betroffenen vorgesehen. Im Unterschied zu den Betreibern von Hafenanlagen gibt es hier einen größeren potenziell betroffenen Personenkreis im Sinne von § 13 Abs. 3 S. 1, dem nicht zuzumuten ist, selbst einzuschätzen, ob und welche Änderungen im eigenen Verantwortungsbereich für die zuständige Behörde relevant sind.

Absatz 5 schreibt für die zuständige Behörde vor, die Risikobewertungen regelmäßig fortzuschreiben und zu aktualisieren. Die zuständige Behörde wird ferner verpflichtet, diese spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen. Die Vorschrift entspricht damit Art. 10 der Richtlinie.

Zu § 14 Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen

In Absatz 1 wird festgelegt, dass es die Aufgabe der zuständigen Behörde ist, einen Gefahrenabwehrplan auf Grundlage der Risikobewertung nach § 13 herzustellen (vergleiche dazu die abweichende Regelung des § 7 Abs. 1 für Gefahrenabwehrpläne für Hafenanlagen). Der Grund für diese abweichende Aufgabenverteilung liegt darin, dass es wenig sinnvoll wäre, die Fertigung eines solchen Planes, der evtl. auch sensible Daten zum Einsatz von Sicherheitsbehörden beinhaltet, zumindest aber solche Daten berücksichtigen soll (vgl. § 13 Risikobewertung), in die Hände Dritter zu legen. Durch die gebündelte Verantwortung bei einer zuständigen Behörde werden schlanke Verfahrensabläufe begünstigt. Zudem ist die Hafensicherheitsrichtlinie dem Wortlaut nach vorrangig an den Mitgliedstaat mit seinen Behörden adressiert und es wäre wenig wirtschaftsfreundlich, hier neue Belastungen für Hafenbetreiber zu generieren. Der Gefahrenabwehrplan hat die nach Anhang II der Richtlinie erforderlichen Angaben zu enthalten.

Absatz 2 sieht die regelmäßige Fortschreibung und Aktualisierung der auf Grundlage der Risikobewertungen nach § 13 erstellten Gefahrenabwehrpläne sowie deren Überprüfung spätestens alle fünf Jahre vor, um die Anforderungen des Art. 10 der Hafensicherheitsrichtlinie zu erfüllen.

Absatz 3 benennt die personenbezogenen Daten, deren Aufnahme in den Gefahrenabwehrplan zulässig ist. Für das Erreichen des Ziels der Richtlinie und ihres Gefahrenabwehrplans in Verbindung mit dem Anhang II, dem Aufbau optimierter und vernetzter Strukturen für die Gefahrenabwehr, ist es erforderlich, personenbezogene Daten zu bestimmten Schlüsselpositionen zu speichern. Die gewählte Formulierung beschreibt einen zulässigen Rahmen für die zuständige Behörde, ohne deren Ermessen für einen partiellen Verzicht auf Datenerfassung einzuschränken. Damit ist für die spätere Praxis gewährleistet, dass nur im Einzelfall erforderliche Daten erfasst werden. Durch die konkrete Auflistung in den Ziffern 1 bis 5 wird den Anforderungen bezüglich der hinreichenden Bestimmtheit für Eingriffe in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung Rechnung getragen.

Absatz 4 schreibt vor, dass personenbezogene Daten, die im Gefahrenabwehrplan nicht mehr benötigt werden, zu löschen sind.

Zu § 15 Übungen

Absatz 1 dient der Umsetzung des Art. 7 Abs. 7 der Richtlinie und sieht vor, dass die zuständige Behörde mindestens ein Mal pro Kalenderjahr angemessene Übungen nach Maßgabe des Anhangs III der Hafensicherheitsrichtlinie durchzuführen hat. Entsprechend Anhang III der Richtlinie muss die zuständige Behörde diese Übungen nicht unbedingt selbst durchführen, sondern es ist auch eine Teilnahme an geeigneten Veranstaltungen von Feuerwehr, Rettungsdiensten etc. möglich.

Absatz 2 schreibt vor, dass die zuständige Behörde den Eigentümer, Betreiber oder Nutzungsberechtigten eines Betriebs, einer Anlage oder eines Fahrzeugs nach Absprache zur Teilnahme an einer Übung verpflichten kann, wenn sie dies im Einzelfall für erforderlich hält.

Zu § 16 Zuverlässigkeitsüberprüfungen

Diese Vorschrift entspricht weitgehend dem § 11a des geltenden HaSiG. Es wurden lediglich die unabweisbaren Ergänzungen zur Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie aufgenommen, die sich auf Personen beziehen, die in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt werden (vgl. Anhang I der Richtlinie). Personen, die

mit der Wahrnehmung der im ISPS-Code vorgesehenen Aufgaben in den Hafenanlagen betraut oder sonst in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt 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 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. Zu denken ist hier z. B. an größere Hafenanlagen, in denen über den Beauftragten für die Gefahrenabwehr hinaus weitere Mitarbeiter entsprechende sicherheitsrelevante Aufgaben im Zusammenhang mit dem ISPS-Code übernehmen oder aber an solche Personen, die sicherheitsrelevante Schlüsselpositionen in anderen Teilen des Gebietes im Sinne von § 1 Abs. 2 besetzen.

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

Absatz 3 regelt die Gewährung des rechtlichen Gehörs. Dabei sind die Geheimhaltungspflichten der beteiligten Stellen oder bei Strafverfolgungsbehörden mögliche Gefährdungen des Untersuchungszwecks zu beachten.

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

Absatz 5 regelt weitere Voraussetzungen zur Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung bei Staatsangehörigen von Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

Absatz 6 sieht eine wechselseitige Unterrichtungspflicht der einzelnen zuständigen Behörden über die Ergebnisse von Zuverlässigkeitsüberprüfungen vor. Diese Maßnahme dient der Vermeidung mehrfacher Zuverlässigkeitsüberprüfungen und kann im Einzelfall erforderlich sein, wenn ein Betroffener in einem anderen Bundesland eine Tätigkeit aufnimmt.

Absatz 7 legt ein Wiederholungsintervall von 5 Jahren fest.

Zu § 17 Datenerhebung

Diese Norm entspricht dem § 11 b des geltenden HaSiG.

Absatz 1 ermöglicht es der zuständigen Behörde die zur Erfüllung ihrer Aufgabe nach diesem Gesetz erforderlichen Daten zu erheben und verpflichtet den Betroffenen an seiner Überprüfung mitzuwirken. Der Umfang der Datenerhebung beim Betroffenen und bei anderen Behörden oder sonstigen Stellen ist abschließend in den Ziffern 1 bis 5 aufgeführt. Zur Identitätsüberprüfung des Betroffenen gehören die folgenden personenbezogenen Daten des Antragstellers: Name, Vorname, Geburtsort, Geburtsdatum, Wohnort und Staatsangehörigkeit.

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

Zu § 18 Zweckbindung und Verarbeitung personenbezogener Daten

§ 18 entspricht dem § 11 c des geltenden HaSiG und legt fest, dass die personenbezogenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit in Dateien verarbeitet werden dürfen.

Zu § 19 Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung

§ 19 entspricht dem § 11 d des geltenden HaSiG.

Absatz 1 beinhaltet die Benachrichtigungspflicht der zuständigen Behörde nach Abschluss der Überprüfung gegenüber 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 Zulässigkeitsprüfung erforderlich sind. § 161 StPO bleibt unberührt.

Zu § 20 Berichtigen, Löschen und Sperren personenbezogener Daten

§ 20 entspricht dem § 11 e des geltenden HaSiG.

Absatz 1 verpflichtet die zuständige Behörde zur Berichtigung ihrer personenbezogenen Daten bei erkannten Fehlern und zur Dokumentation solcher Berichtigungen.

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 der Betroffene die entsprechende Tätigkeit nicht innerhalb eines Jahres aufgenommen hat (Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a). Die zuständige Behörde kann außerdem die Daten bis zu drei Jahre nach dem Ausscheiden des Betroffenen aus einer die Zuverlässigkeitsüberprüfung auslösende Tätigkeit speichern (Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b). Durch die erweiterte Speicherung wird dem Betroffenen die erneute Aufnahme einer entsprechenden Tätigkeit erleichtert. Nach dem Ablauf von drei Jahren kann davon ausgegangen werden, dass der Betroffene vermutlich keine neue Tätigkeit nach § 16 Absatz 1 aufnehmen wird, deshalb sind seine Daten zu löschen.

Für die nach § 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 beteiligten Behörden oder den nach § 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 beteiligten Stellen greift die Verpflichtung zum Löschen der Daten unmittelbar nach Abschluss der Beteiligung.

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 des Betroffenen beeinträchtigt werden könnten. Ein Zugriff auf diese Daten ist nur mit der Einwilligung des Betroffenen zulässig.

Zu 21 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrigkeitentatbestände sind bei vorsätzlichen und fahrlässigen Verstößen gegen alle wesentlichen sich aus dem ISPS-Code ergebenden und der zur Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie erforderlichen Pflichten vorgesehen.

Zugleich wird die zuständige Behörde zur Durchführung dieses Gesetzes als Bußgeldbehörde benannt.

Zu § 22 Gebühren

Der § 22 entspricht dem § 13 des geltenden HaSiG. Neue Gebührentatbestände sind durch die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie nicht hinzugekommen. Die zuständige Behörde erhebt für bestimmte, im Gesetz benannte, Amtshandlungen Gebühren.

Zu § 23 Einschränkung von Grundrechten

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

Zu § 24 Inkrafttreten

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten.