

26.04.2023

# Gesetzentwurf

der Landesregierung

## Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften

### A Problem und Regelungsbedarf

Das Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften beinhaltet im Kern eine Änderung des Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und zur Umsetzung des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesschiffsabfallgesetz – LSchAbfG) sowie redaktionelle Änderungen im Kreislaufwirtschaftsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeskreislaufwirtschaftsgesetz – LKrWG).

Die EU-Richtlinie 2000/59/EG, die mit dem Landesschiffsabfallgesetz umgesetzt wird, wird durch die Nachfolgerichtlinie Richtlinie (EU) 2019/883 vom 17.04.2019 (ABl. EU Nr. L 151 S. 116) aufgehoben. Die Richtlinie (EU) 2019/883 ist entsprechend in nordrhein-westfälisches Landesrecht umzusetzen.

Ebenso wie die Richtlinie 2000/59/EG soll die Richtlinie (EU) 2019/883 das Einbringen von Schiffsabfällen auf See, insbesondere das illegale Einbringen durch Schiffe verhindern, die Häfen in der Europäischen Union anlaufen. Die Richtlinie hat (ebenso wie die Vorgängerrichtlinie) zum Ziel, die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zu verbessern, um damit den Meeresumweltschutz zu verstärken. Betroffen sind alle Häfen, die normalerweise von Schiffen angelaufen werden, die im Seegebiet eingesetzt werden können. Solche seegängigen Schiffe laufen im Fluss-See-Verkehr auch nordrhein-westfälische Binnenhäfen an. Insoweit findet die Richtlinie auch in Nordrhein-Westfalen Anwendung. Da der Bund nicht beabsichtigt, zur vollständigen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 ein entsprechendes bundesweites Ausführungsgesetz zu erlassen, muss die Umsetzung entsprechend Art. 72 Abs. 1 Grundgesetz durch Landesrecht erfolgen.

Das Ausführungsgesetz vom 27.01.2021 zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz (BinSchAbfUbKAG; BGBl. Teil I S. 130), erfordert die Anpassung von zwei Verweisen in Abschnitt 2 des Landesschiffsabfallgesetzes.

## **B Lösung**

In Artikel 1 wird zunächst Abschnitt 1 des Landesschiffsabfallgesetzes, mit dem bisher die EU-Richtlinie 2000/59/EG umgesetzt wird, gemäß den Regelungen der Richtlinie (EU) 2019/883 angepasst.

Darüber hinaus werden in Abschnitt 2 des Landesschiffsabfallgesetzes (zur Umsetzung des CDNI (Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) Verweise in § 15 Absatz 4 und § 16 Absatz 2 Satz 2 angepasst.

In Artikel 2 werden mit den Änderungen im kürzlich in Kraft getretenen Landeskreislaufwirtschaftsgesetz ausschließlich redaktionelle Richtigstellungen vorgenommen.

## **C Alternativen**

Keine.

## **D Kosten**

Durch das Gesetz werden keine Kosten ausgelöst.

## **E Zuständigkeit**

Zuständig ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Beteiligt sind das Ministerium des Innern, das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie und das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung.

## **F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände**

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 hat keine Auswirkungen auf die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände. Soweit diese als Hafengebiete betroffen sind, können die Kosten der Schiffsabfallentsorgung im Wege einer Abgabe oder weiterer Inanspruchnahme der Abfallbesitzer und der hafennutzenden Schiffe umgelegt werden. Die Richtlinie (EU) 2019/883 sieht (wie die Vorgängerrichtlinie) in Artikel 8 eine Pflicht zur Etablierung von Kostendeckungssystemen für die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen vor. Aufgrund der Binnenlage der nordrhein-westfälischen Häfen und der daraus resultierenden geringen Anzahl der diese anlaufenden Seeschiffe sowie aufgrund des Umstands, dass diese zumeist die Abfälle bereits in den Küstenhäfen abgegeben haben, ist die Nutzung der Hafenauffangeinrichtungen durch diese Schiffe als marginal anzusehen.

## **G Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen und private Haushalte**

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 hat insoweit finanzielle Auswirkung auf die Eigner, Charterer oder Kapitäne, als der Hafengebiete verpflichtet wird, von allen einlaufenden Schiffen im Sinne der Richtlinie zur Deckung seiner Kosten für die Entsorgung von Schiffsabfällen eine Abgabe zu erheben. Damit wird dem betroffenen Personenkreis die Möglichkeit versperrt, Abfälle anderweitig gegebenenfalls kostengünstiger zu entsorgen. Diese Kosten resultieren unmittelbar aus der Umsetzung der Richtlinie. Soweit Abfälle jedoch schon bisher entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt wurden, dürften etwaige Mehrkosten nur von sehr geringer Bedeutung sein. Auswirkungen über die Verbraucherpreise

auf die privaten Haushalte sind daher vermutlich gar nicht zu erwarten, und auch nicht quantifizierbar.

#### **H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes**

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

#### **I Auswirkungen des Vorhabens auf die nachhaltige Entwicklung (im Sinn der Nachhaltigkeitsstrategie NRW)**

Die umzusetzende Richtlinie (EU) 883/2019 hat (wie ihre Vorgängerregelung, die Richtlinie 2000/59/EG) das Ziel, den Eintrag von Schiffsabfällen in die Meere, auch über Binnengewässer, zu verhindern und eine bessere Entsorgung von passiv gefischten Abfällen zu gewährleisten. Das vorliegende Vorhaben kann als Reduzierungsmaßnahme im Sinne der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie (s. S. 69) gewertet werden. Die mittel- und langfristigen Auswirkungen im Sinne der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie ergeben sich aus den Nachhaltigkeitszielen 6 und 14 der Vereinten Nationen und berühren insbesondere die Postulate 11 (Wahrung und Sicherung der nachhaltigen und ökologischen Wasserwirtschaft), 35 (Arten erhalten – Lebensräume sichern) und 37 (Ökosysteme schützen, Ökosystemleistungen erhalten und Lebensräume bewahren) der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie.

Das Vorhaben wirkt sich damit positiv auf den Schutz der Meere und den Umgang mit Ressourcen aus.

#### **J Befristung**

Der Gesetzentwurf enthält in Artikel 1 die notwendige Umsetzung und Konkretisierung von EU-Recht. Da insofern absehbar ist, dass sich ein Änderungsbedarf, ohne eine Änderung der entsprechenden EU-Regelungen, künftig nicht ergeben wird, ist keine Befristung erforderlich.



## G e g e n ü b e r s t e l l u n g

**Gesetzentwurf der Landesregierung**

**Auszug aus den geltenden  
Gesetzesbestimmungen**

**Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher  
Vorschriften**

**Artikel 1  
Änderung des Landesschiffsabfall-  
gesetzes**

**Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie  
2000/59/EG des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom  
27. November 2000 über  
Hafenauffangeinrichtungen für  
Schiffsabfälle und Ladungsrückstände  
und zur Umsetzung  
des Übereinkommens vom  
9. September 1996 über die Sammlung,  
Abgabe und Annahme von Abfällen in  
der Rhein- und Binnenschifffahrt  
für das Land Nordrhein-Westfalen  
(Landesschiffsabfallgesetz – LSchAbfG)**

Das Landesschiffsabfallgesetz vom 22. Juni 2004 (GV. NRW. S. 364), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 7. April 2017 (GV. NRW. S. 442) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

**„Gesetz zur Umsetzung der  
Richtlinie (EU) 2019/883 des Europä-  
ischen Parlaments und des Rates  
vom 17. April 2019 über  
Hafenauffangeinrichtungen für die  
Entladung von Abfällen von  
Schiffen, zur Änderung der  
Richtlinie 2010/65/EU und zur  
Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG  
und zur Umsetzung des  
Übereinkommens vom  
9. September 1996 über die  
Sammlung, Abgabe und Annahme  
von Abfällen in der Rhein- und  
Binnenschifffahrt für das Land  
Nordrhein-Westfalen  
(Landesschiffsabfallgesetz –  
LSchAbfG)“**

**Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie  
2000/59/EG des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom  
27. November 2000 über  
Hafenauffangeinrichtungen für  
Schiffsabfälle und Ladungsrückstände  
und zur Umsetzung  
des Übereinkommens vom  
9. September 1996 über die Sammlung,  
Abgabe und Annahme von Abfällen in  
der Rhein- und Binnenschifffahrt  
für das Land Nordrhein-Westfalen  
(Landesschiffsabfallgesetz – LSchAbfG)**

2. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

**„Inhaltsübersicht**

§ 1 Zweck des Gesetzes

Abschnitt 1  
Vorschriften zur Umsetzung der  
Richtlinie (EU) 2019/883 des  
Europäischen Parlaments und des  
Rates vom 17. April 2019 über  
Hafenauffangeinrichtungen für die Ent-  
ladung von Abfällen von Schiffen, zur  
Änderung der Richtlinie 2010/65/EU  
und zur Aufhebung der Richtlinie  
2000/59/EG

§ 2 Anwendungsbereich

§ 3 Begriffsbestimmungen

§ 4 Hafenauffangeinrichtungen

§ 5 Schiffsabfallbewirtschaftungs-  
pläne; Informationen

§ 6 Meldung

§ 7 Entladung von Schiffsabfällen

§ 8 Kostendeckungssysteme

§ 9 Ausnahmen

§ 10 Überwachung; Anordnungsbefug-  
nis

§ 11 Zuständigkeit

§ 12 Ordnungswidrigkeiten

§ 13 Schulung des Personals

Abschnitt 2  
Vorschriften zur Umsetzung des  
Übereinkommens vom  
9. September 1996 über die  
Sammlung, Abgabe und Annahme von  
Abfällen in der Rhein- und Binnen-  
schifffahrt

§ 1 Zweck des Gesetzes

Abschnitt 1  
Vorschriften zur Umsetzung der  
Richtlinie 2000/59/EG des  
Europäischen Parlaments  
und des Rates vom  
27. November 2000 über  
Hafenauffangeinrichtungen für  
Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

§ 2 Anwendungsbereich

§ 3 Begriffsbestimmungen

§ 4 Hafenauffangeinrichtungen

§ 5 Schiffsabfallbewirtschaftungspläne, In-  
formationen

§ 6 Meldung

§ 7 Entsorgung von Schiffsabfällen

§ 8 Entsorgung von Ladungsrückständen

§ 9 Überwachung, Anordnungsbefugnis

§ 10 Kosten der Schiffsabfallentsorgung

§ 11 Zuständigkeit

§ 12 Ordnungswidrigkeiten

§ 13 Berichtspflichten

Abschnitt 2  
Vorschriften zur Umsetzung des  
Übereinkommens vom 9. September 1996  
über die Sammlung, Abgabe und Annahme  
von Abfällen in der Rhein- und  
Binnenschifffahrt

§ 14 Überwachung, Anordnungsbefugnis

§ 14 Überwachung, Anordnungsbefugnis

§ 15 Zuständigkeit

§ 15 Zuständigkeit

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

Abschnitt 3  
Inkrafttreten

Abschnitt 3  
Inkrafttreten

§ 17 Inkrafttreten“

§ 17 Inkrafttreten

3. § 1 wird wie folgt gefasst:

**„§ 1  
Zweck des Gesetzes**

Die Vorschriften dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116), im Folgenden Hafententsorgungsrichtlinie. Sie sollen die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See soweit wie möglich verhindern, indem in den betroffenen nordrhein-westfälischen Häfen Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle bereitgehalten und verstärkt in Anspruch genommen werden.

Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799, 1800) in der jeweils geltenden Fassung sowie der Ausführung des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetzes vom 27. Januar 2021 (BGBl. I S. 130).“

**§ 1  
Zweck des Gesetzes**

Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1) geändert worden ist. Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799, 1800) sowie der Ausführung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. September 2013 (BGBl. I S. 3602) geändert worden ist.

4. Die Überschrift zu Abschnitt 1 wird wie folgt gefasst:

**„Abschnitt 1  
Vorschriften zur Umsetzung der  
Richtlinie (EU) 2019/883 des  
Europäischen Parlaments  
und des Rates vom 17. April 2019  
über Hafenauffangeinrichtungen für  
die Entladung  
von Abfällen von Schiffen, zur Än-  
derung der Richtlinie 2010/65/EU  
und zur Aufhebung  
der Richtlinie 2000/59/EG“**

5. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten für seegehende Schiffe im Sinne von § 3 Satz 1 Nummer 1, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Schiffe, die für Hafendienste im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1), die durch die Verordnung (EU) Nr. 2020/697 (ABl. L 165 vom 27.5.2020) geändert worden ist, eingesetzt werden, und ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden.“

**Abschnitt 1  
Vorschriften zur Umsetzung der  
Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom  
27. November 2000 über Hafenauffan-  
geinrichtungen für Schiffsabfälle und La-  
dungsrückstände**

**§ 2  
Anwendungsbereich**

(1) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten für seegehende Schiffe im Sinn von § 3 Nummer 1 sowie für nordrhein-westfälische Häfen, die normalerweise von diesen Schiffen angelaufen werden, und sollen die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See soweit wie möglich verhindern, indem in den betroffenen nordrhein-westfälischen Häfen Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände bereitgehalten und verstärkt in Anspruch genommen werden. Weitergehende Verpflichtungen, die sich aus dem Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) in der jeweils geltenden Fassung ergeben, bleiben unberührt.



- bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Häfen des Landes Nordrhein-Westfalen sind dazu verpflichtet, alle fünf Jahre den Anlauf seegehender Schiffe im Sinne des § 3 Satz 1 Nummer 1 zu melden. Der Anlauf seegehender Schiffe ist für jedes der fünf Jahre gesondert zu erfassen. Die Meldung ist jeweils bis zum 30. Juni des Folgejahres an die zuständige Hafenbehörde zu übermitteln. Eine Neubewertung, welche Häfen vom Anwendungsbereich der Hafententsorgungsrichtlinie erfasst werden, erfolgt dann im Vorfeld zur Aufstellung der Abfallbewirtschaftungspläne alle fünf Jahre.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die oberste Hafenbehörde regelt durch Verordnung die Festlegung der Häfen oder bestimmter Bereiche von Häfen, die diesem Gesetz unterliegen.“

(2) Die oberste Hafenbehörde regelt durch Verordnung:

1. die Festlegung der Häfen oder bestimmter Bereiche von Häfen, die diesem Gesetz unterliegen, und
2. im Einvernehmen mit der obersten Abfallwirtschaftsbehörde den Ablauf der Entsorgung im Hafen sowie die Pflicht und das Verfahren der Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten von Sammeleinrichtungen im Sinn von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/59/EG.

- c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Für die Entsorgung von Abfällen von Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Hafententsorgungsrichtlinie fallen, gelten die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) in der jeweils geltenden Fassung. Diesen Schiffen ist freigestellt, die Hafenaufangeinrichtungen auf eigene Kosten zu benutzen.“

6. § 3 wird wie folgt gefasst:

**„§ 3  
Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck

1. Schiff: ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird, einschließlich Fischereifahrzeuge, Sportboote, Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmendes Gerät;
2. Hafen: ein Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der oder das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er oder es vornehmlich dazu dient, Schiffe aufzunehmen; diese Bereiche werden durch Verordnung nach § 2 Absatz 2 festgelegt;
3. Hafenauffangeinrichtung: jede ortsfeste, schwimmende oder mobile Vorrichtung, die die Dienstleistung des Auffangens von Abfällen von Schiffen zum Zweck der ordnungsgemäßen Entsorgung erbringen kann;
4. Schiffsabfälle: alle Abfälle einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder bei Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen, sowie passiv gefischte Abfälle;
5. passiv gefischte Abfälle: Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden;

**§ 3  
Begriffsbestimmungen**

Im Sinn dieses Abschnitts sind

1. **Schiffe:** seegehende Fahrzeuge aller Art einschließlich Fischereifahrzeuge, Sportboote, Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmende Geräte, die im Seegebiet eingesetzt werden. Ausgenommen sind Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Lotsenschiffe und andere Schiffe, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen;
2. **Häfen:** die Orte oder geografischen Gebiete, die so angelegt und ausgestattet wurden, dass sie im Prinzip Schiffe im Sinne von Nummer 1. aufnehmen können; diese Bereiche werden durch Verordnung nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 festgelegt;
3. **Hafenauffangeinrichtungen:** alle ortsfesten, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände zum Zweck der ordnungsgemäßen Entsorgung aufgefangen werden können;
4. **Schiffsabfälle:** alle Abfälle einschließlich Abwasser, auch solche, die während des Schiffsbetriebs anfallen und in den Geltungsbereich der Anlagen I, IV und V MARPOL fallen, sowie ladungsbedingte Abfälle gemäß den Durchführungsleitlinien der Anlage V MARPOL, mit Ausnahme von Ladungsrückständen;

6. Ladungsrückstände: Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in Laderäumen oder Tanks verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes;
  7. Sportboot: ein Schiff jeder Art, mit einer Rumpflänge von mindestens 2,5 Metern, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeit Zwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird;
  8. Fischereifahrzeug: ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeresressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
  9. ausreichende Lagerkapazitäten: das Vorhandensein von genügend Kapazität, um die Abfälle, einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle, ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord zu lagern;
  10. Liniendienst: den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten für bestimmte Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen;
  11. regelmäßiges Anlaufen eines Hafens: wiederholte Fahrten desselben Schiffs nach einem gleichbleibenden Muster zwischen bestimmten Häfen oder eine Abfolge von Fahrten von und zu demselben Hafen ohne Zwischenstopp;
5. **Ladungsrückstände:** Reste von Ladungen sowie die beim Laden oder Löschen verursachten Überreste und Überläufe, die sich nach Abschluss der Lösch- und Reinigungsverfahren an Bord in Laderäumen oder Tanks befinden;
  6. **Sportboote:** unabhängig von der Antriebsart Schiffe jeder Art, die für Sport- oder Freizeit Zwecke bestimmt sind;
  7. **Hafenentsorgungsrichtlinie:** Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81);

12. häufiges Anlaufen eines Hafens: das Anlaufen ein und desselben Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen;
13. GISIS: das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eingerichtete Globale Integrierte Schifffahrtssystem;
14. Behandlung: Verwertungs- oder Beseitigungsverfahren, einschließlich der Vorbereitung vor der Verwertung oder Beseitigung;
15. indirekte Gebühr: eine Gebühr, die für die Bereitstellung der Dienstleistungen von Hafenauffangeinrichtungen von Hafenauffangeinrichtungen gezahlt wird, unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen von Schiffen;
16. MARPOL: Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll von 1978 (BGBl. 1982 Teil II S. 2) in der jeweils geltenden Fassung;
17. SafeSeaNet: in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10; L 51 vom 24.2.2009, S. 14), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, genanntes System der Europäischen Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs.
8. **MARPOL:** Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll von 1978 in der jeweils gültigen Fassung, Verkehrsblatt 1991, Seite 505, Ziffer 175.

Schiffsabfälle nach Satz 1 Nummer 4 gelten als Abfall im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.“

7. § 4 wird wie folgt geändert:

#### § 4

#### Hafenauffangeinrichtungen

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Betreiberinnen oder“ gestrichen und der Punkt am Ende durch ein Komma und die Wörter „die eine umweltgerechte Bewirtschaftung ermöglichen.“ ersetzt.
- (1)<sup>1</sup>Die Betreiberinnen oder Betreiber von Häfen haben in den Häfen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle vorzuhalten. <sup>2</sup>Die Einrichtungen müssen geeignet sein, die übliche Art und Menge von Schiffsabfällen der den Hafen im Regelfall anlaufenden Schiffe aufzunehmen, ohne die Schiffe unangemessen aufzuhalten.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Betreiberinnen oder“ gestrichen.
- (2)<sup>1</sup>Die Betreiberinnen oder Betreiber von Umschlagsanlagen, die sich in den von Absatz 1 erfassten Häfen befinden und Schiffe im Sinne dieses Gesetzes abfertigen, haben Annahmestellen für Ladungsrückstände einzurichten. <sup>2</sup>Die Betreiberinnen oder Betreiber der Umschlagsanlagen können im Hafen auch eine zentrale Annahmestelle einrichten, sofern dies für die Schiffsführerin oder den Schiffsführer zumutbar ist.
- bb) In Satz 2 werden die Wörter „Betreiberinnen oder“ gestrichen und die Wörter „die Schiffsführerin oder den Schiffsführer“ durch die Wörter „den Kapitän“ ersetzt.
- cc) Satz 3 wird wie folgt gefasst:
- „Die Einrichtungen müssen in jedem Fall geeignet sein, die übliche Art und Menge von Ladungsrückständen der den Hafen im Regelfall anlaufenden Schiffe aufzunehmen sowie praktikabel hinsichtlich Formalitäten und einfacher und schneller Handhabung, damit die Schiffe nicht unnötig aufgehalten werden.“
- <sup>3</sup>Die Einrichtungen müssen in jedem Fall geeignet sein, die übliche Art und Menge von Ladungsrückständen der den Hafen im Regelfall anlaufenden Schiffe aufzunehmen, ohne die Schiffe unangemessen aufzuhalten.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „Betreiberinnen oder“ gestrichen.
- (3)<sup>1</sup>Zur Erfüllung der Pflichten aus Absatz 1 und 2 können sich die Betreiberinnen oder Betreiber Dritter bedienen. <sup>2</sup>Ihre Verantwortlichkeit für die Erfüllung der Pflichten bleibt hiervon unberührt. <sup>3</sup>Die beauftragten Dritten müssen über die erforderliche Zuverlässigkeit verfügen.
- (4) Sonstige für die Errichtung und den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen und Umschlagsanlagen einschlägige Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

- d) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

„(5) Die oberste Hafenbehörde regelt durch Verordnung im Einvernehmen mit der obersten Abfallwirtschaftsbehörde den Ablauf der Entsorgung im Hafen.

(6) Die jeweiligen Hafenbehörden sorgen dafür, dass die Abfälle unter Anwendung ausreichender Sicherheitsmaßnahmen entladen und aufgefangen werden, um Gefahren für Mensch und Umwelt in den in den Geltungsbereich dieses Abschnitts fallenden Häfen zu verhindern.“

8. § 5 wird wie folgt geändert:

### **§ 5**

#### **Schiffsabfallbewirtschaftungspläne; Informationen**

- a) In Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „I“ durch die Angabe „1“ ersetzt.

(1) <sup>1</sup>Die nach § 4 Absatz 1 Verpflichteten sind verpflichtet, in Abstimmung mit den nach § 4 Absatz 2 Verpflichteten und im Benehmen mit den regelmäßigen gewerblichen Nutzern des Hafens oder deren Vertretern sowie der unteren Abfallwirtschaftsbehörde Schiffsabfallbewirtschaftungspläne aufzustellen und in geeigneter Weise bekannt zu machen. <sup>2</sup>Ein Schiffsabfallbewirtschaftungsplan kann für mehrere Häfen gemeinsam aufgestellt werden. <sup>3</sup>Schiffsabfallbewirtschaftungspläne müssen den Anforderungen an Abfallbewirtschaftungspläne für Häfen nach Anhang I der Hafenentsorgungsrichtlinie entsprechen. <sup>4</sup>In gemeinsamen Schiffsabfallbewirtschaftungsplänen ist der Bedarf an Hafenauffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen gesondert auszuweisen.

- b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Die nach § 4 Absatz 1 Verpflichteten erstellen eine Zusammenfassung des Schiffsabfallbewirtschaftungsplans, die allen Hafenbenutzern zugänglich gemacht wird. Sie übermitteln diese außerdem an das SafeSeaNet. Die

(2) <sup>1</sup>Die Schiffsabfallbewirtschaftungspläne sind der oberen Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen und von dieser zu bewerten und zu genehmigen. <sup>2</sup>Sie sind alle drei Jahre und nach wesentlichen Änderungen des Hafensbetriebs zu überprüfen, soweit erforderlich

Zusammenfassung enthält folgende Angaben:

1. Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz, sowie gegebenenfalls deren Öffnungszeiten,
2. Liste der von dem Hafen normalerweise bewirtschafteten Abfälle von Schiffen,
3. Liste der Kontaktstellen, der Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen sowie der angebotenen Dienstleistungen,
4. Beschreibung der Verfahren für die Entladung der Abfälle und
5. Kurzbeschreibung des Kostendeckungssystems.

(3) Die Schiffsabfallbewirtschaftungspläne sind der oberen Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen und von dieser zu bewerten und zu genehmigen. Sie sind zumindest alle fünf Jahre und nach wesentlichen Änderungen des Hafenbetriebs zu überprüfen, soweit erforderlich anzupassen, erneut vorzulegen, zu bewerten und zu genehmigen. Wurden während des Fünfjahreszeitraums keine bedeutenden Änderungen vorgenommen, kann die erneute Genehmigung in Form einer Bestätigung des Planes erfolgen.“

- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

anzupassen, erneut vorzulegen, zu bewerten und zu genehmigen.

(3) Die obere Abfallwirtschaftsbehörde kann den Schiffsabfallbewirtschaftungsplan nach Absatz 1 in den Abfallwirtschaftsplan aufnehmen.

- d) Der bisherige Absatz 4 wird durch die folgenden Absätze 5 und 6 ersetzt:

„(5) Sportboothäfen sind durch die zuständige Hafenbehörde von den Regelungen der Absätze 1 bis 4 auszunehmen, sofern ihre Hafenauffangeinrichtungen in das von der jeweiligen Kommune verwaltete Abfallbewirtschaftungssystem integriert sind und die Hafennutzer über das Verfahren der Abfallentsorgung informiert werden. Wird diese Ausnahme angewendet, informiert der nach § 4 Absatz 1 Verpflichtete die Nutzer dieser Häfen darüber und meldet den Namen und die geographischen Koordinaten des Hafens an das SafeSeaNet.“

(6) Die oberste Hafenbehörde wird ermächtigt, in der Allgemeinen Hafenverordnung vom 8. Januar 2000 (GV. NRW. S. 34) in der jeweils geltenden Fassung weitere Regelungen zur Ausführung der Meldungen an das SafeSeaNet zu treffen.“

(4) <sup>1</sup>Die nach § 4 Absatz 1 Verpflichteten haben sicherzustellen, dass allen Hafenbenutzern die Informationen zugänglich sind, die in der **Anlage 1** aufgeführt sind.

9. § 6 wird wie folgt gefasst:

**„§ 6  
Meldung**

(1) Der Kapitän sowie der Betreiber eines Schiffs nach § 3 Satz 1 Nummer 1, das beabsichtigt, einen nordrhein-westfälischen Hafen anzulaufen, ist verpflichtet, mindestens 24 Stunden vor Ankunft, spätestens jedoch bei Bekanntwerden des Zielhafens eine Meldung an die Hafenbehörde des Anlaufhafens sowie an den Betreiber der Hafenauffangeinrichtung oder den Hafenumschlagsbetreiber abzugeben oder durch den örtlichen Beauftragten abgeben zu lassen. Bei einer Fahrtdauer von weniger als 24 Stunden sind die Angaben spätestens beim Auslaufen aus dem letzten Hafen zu melden. Für die Meldung ist das Formblatt nach Anhang

**§ 6  
Meldung**

(1) <sup>1</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer der Schiffe nach § 3 Nummer 1, ausgenommen Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Zulassung bis zu 12 Passagieren, sind verpflichtet, die nach § 5 in Verbindung mit Anlage 1 Abschnitt D Nr. 15 Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Dritten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24. August 2001 (BGBl. I S. 2276), in der jeweils geltenden Fassung zu erstattende rechtzeitige Meldung mindestens 24 Stunden vor dem Einlaufen in den Hafenbereich, spätestens jedoch bei Bekanntwerden des Zielhafens an die Hafenbehörde des Anlaufhafens abzugeben. <sup>2</sup>Bei einer Fahrtdauer von weniger als



2 der Hafenentsorgungsrichtlinie zu verwenden.

(2) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben die in Absatz 1 genannten Angaben – vorzugsweise in elektronischer Form – außerdem mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord verfügbar zu halten und der Hafenbehörde auf Verlangen vorzulegen.

(3) Die in Absatz 1 aufgeführte Meldung ist durch den Meldeverantwortlichen elektronisch über eine bekannt gemachte Eingangsschnittstelle an das Hafeninformationssystem zu senden oder direkt in das Datenerfassungsmodul des Zentralen Meldeportals des Bundes einzugeben. Die jeweils gültigen Kontaktdaten des Zentralen Meldeportals und der Eingangsschnittstellen werden durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gegeben. Für die Abgabe der in Absatz 1 aufgeführten Meldung ist die Registrierung des jeweils Meldenden beim zentralen Meldeportal oder bei der jeweils verwendeten Eingangsschnittstelle erforderlich.

(4) Ausgenommen von der Meldepflicht sind Schiffe nach § 3 Satz 1 Nummer 1 mit weniger als 300 Bruttoreaumzahl, Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe, Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Metern sowie Bunkerschiffe von weniger als 5000 Tonnen.

(5) Die oberste Hafenbehörde wird ermächtigt, weitere Regelungen in der Allgemeinen Hafenverordnung zu einer Eingangsschnittstelle an das Hafeninformationssystem, zur Ausführung der Meldungen in eine Eingangsschnittstelle an das Hafeninformationssystem oder in das Datenerfassungsmodul des Zentralen Meldeportals des Bundes zu treffen.“

24 Stunden sind die Angaben spätestens beim Auslaufen aus dem letzten Hafen zu melden. <sup>3</sup>Für die rechtzeitige Meldung ist das Formblatt nach **Anlage 2** zu verwenden.

(2) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben die in Absatz 1 genannten Angaben mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord aufzubewahren und der Hafenbehörde auf Verlangen vorzulegen.

10. § 7 wird wie folgt gefasst:

**„§ 7  
Entladung von Schiffsabfällen**

(1) Der Kapitän ist verpflichtet, gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen aus dem Hafen alle seine an Bord mitgeführten Schiffsabfälle in eine vorgehaltene Hafenauffangeinrichtung zu entsorgen. Der Kapitän hat die erforderliche Entladung in der Meldung nach § 6 Absatz 1 anzuzeigen.

(2) Ein Schiff kann seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne seine Abfälle zu entladen, wenn

1. aus den Angaben gemäß den Anhängen 2 und 3 der HafentSORgungsrichtlinie hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist,
2. aus den Angaben, die an Bord von Schiffen gemäß § 6 Absatz 2 verfügbar sind, hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist, oder
3. das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert.

(3) Die Hafenbehörde fordert zur Abgabe der Abfälle auf, wenn der Kapitän der Verpflichtung nach Absatz 1 nicht nachkommt oder wenn auf Grundlage der verfügbaren Angaben nicht festgestellt werden kann, dass im nächsten Anlaufhafen geeignete Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung

**§ 7  
Entsorgung von Schiffsabfällen**

(1) Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine vorgehaltene Hafenauffangeinrichtung zu entsorgen.

(2) Weist der Schiffseigner, die Schiffseignerin, die charternde Person, die Schiffsführerin oder der Schiffsführer nach, dass

1. genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für alle an Bord verbleibenden Schiffsabfälle,
2. genügend geeigneter Lagerplatz oder Stauraum für alle auf der Reise zum nächsten Hafen anfallenden Schiffsabfälle und
3. eine Entsorgungsmöglichkeit im nächsten Hafen

gegeben ist, kann die Hafenbehörde aufgrund der Meldung der Schiffsführerin oder des Schiffsführers eine vollständige oder teilweise Ausnahme von der Entsorgungspflicht nach Absatz 1 zulassen.

(3) <sup>1</sup>Eine Ausnahme darf nicht erteilt werden, wenn

1. Schiffsabfälle im Sinne der Nummer 1 der Regel 1 der Anlage V MARPOL zu entsorgen sind,
2. die Schiffsabfälle an Deck gelagert oder gestaut werden oder

stehen oder der nächste Anlaufhafen nicht bekannt ist.

(4) Der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung, der Betreiber der Umschlagsanlage oder die Hafenbehörde bescheinigt die Art und Menge der übernommenen Abfälle in der Bescheinigung nach Anhang 3 der HafentSORgungsrichtlinie und übermittelt diese Bescheinigung dem Kapitän. Stellt der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung die Bescheinigung aus, übermittelt er diese zusätzlich der Hafenbehörde. Diese Anforderung gilt nicht für kleine Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder kleine entlegene Häfen, sofern Namen und Position dieser Häfen an das Zentrale Meldeportal des Bundes zur Weitergabe an das SafeSeaNet übermittelt werden.

(5) Der Betreiber, der Makler oder der Kapitän eines Schiffes gemäß § 3 Satz 1 Nummer 1 übermitteln die in der Abgabebescheinigung enthaltenen Angaben vor dem Auslaufen – oder sobald die Abfallabgabebescheinigung eingegangen ist – an das Zentrale Meldeportal des Bundes zur Weitergabe an das SafeSeaNet. Ausgenommen von der Übermittlungspflicht sind Schiffe nach § 3 Satz 1 Nummer 1 mit weniger als 300 Bruttoreaumzahl, Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe, Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Metern. Die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung werden für mindestens zwei Jahre, gegebenenfalls gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan mitgeführt und auf Verlangen den zuständigen Behörden vorgelegt.

(6) Schiffe nach § 3 Satz 1 Nummer 1, die nach § 2 Absatz 1 vom Geltungsbereich dieses Abschnitts ausgeschlossen sind, können die vorgehaltenen Hafenauffangeinrichtungen auf eigene Kosten benutzen. Schiffsabfälle, Ladungsrückstände oder verlorengegangene Ladung, die sie auf See aufgenommen

3. der nächste Anlaufhafen außerhalb des Hoheitsbereichs der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft liegt.

(4) <sup>1</sup>Schiffe nach § 3 Nummer 1 Satz 2, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen, können die vorgehaltenen Hafenauffangeinrichtungen auf eigene Kosten benutzen. <sup>2</sup>Schiffsabfälle, Ladungsrückstände oder verlorengegangene Ladung, die sie auf See aufgenommen haben, können in den Hafenauffangeinrichtungen kostenlos entsorgt werden.

haben, können in den Hafenauffangeinrichtungen kostenlos entsorgt werden.

(7) Zur Beurteilung der Angaben gemäß Absatz 2 hat die Hafenbehörde die Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2022/89 der Kommission vom 21. Januar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Methode zur Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazität (ABl. L 15 vom 24.1.2022, S. 1) zu beachten.

(8) Die oberste Hafenbehörde wird ermächtigt, weitere Regelungen in der Allgemeinen Hafenverordnung zur Einbeziehung der Angaben im SafeSeaNet oder im GISIS gemäß Absatz 3 zu treffen. Sie wird außerdem ermächtigt, weitere Regelungen in der Allgemeinen Hafenverordnung zur Ausführung der Bescheinigung nach den Absätzen 4 und 5 zu treffen.“

11. § 8 wird durch die folgenden §§ 8 und 9 ersetzt:

**„§ 8  
Kostendeckungssysteme**

(1) Der Hafenbetreiber erhebt von allen einlaufenden Schiffen zur Deckung seiner Kosten für die Entsorgung der Abfälle dieser Schiffe ein Entgelt auf der Grundlage einer Entgeltordnung. Das Entgelt kann in die Hafengebühr einbezogen werden. Das Kostendeckungssystem darf Schiffen keinen Anreiz bieten, die Hafenauffangeinrichtungen nicht in Anspruch zu nehmen. Das Entgelt umfasst die in Anhang 4 der Hafenentsorgungsrichtlinie aufgeführten direkten und indirekten Kostenarten.

(2) Die Schiffe zahlen unabhängig von der Entladung von Abfällen in einer Hafenauffangeinrichtung ein indirektes Entgelt. Das indirekte Entgelt deckt

**§ 8  
Entsorgung von Ladungsrückständen**

(1) <sup>1</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist verpflichtet, alle an Bord befindlichen Ladungsrückstände vor dem Auslaufen aus dem Hafen in eine Hafenauffangeinrichtung zu entsorgen. <sup>2</sup>Diese Verpflichtung gilt nicht, wenn Schiffe in Verkehren eingesetzt werden, bei denen regelmäßig die gleichen oder ähnliche Ladungen befördert werden und eine Reinigung oder das Entgasen von Laderäumen aus schiffs- oder ladungsbetrieblichen Gründen nicht erforderlich ist.

(2) <sup>1</sup>Die Kosten für die Entsorgung von Ladungsrückständen werden von der Betreiberin oder dem Betreiber der Umschlagsanlage erhoben. <sup>2</sup>Sie sind von der Nutzerin oder dem Nutzer der Hafenauffangeinrichtung zusätzlich zu der Abgabe nach § 10 Absatz 1 zu tragen.

1. die indirekten Verwaltungskosten und (3) § 7 Absatz 2 und 3 gilt entsprechend.
2. einen erheblichen Teil der in Anhang 4 der Hafenentsorgungsrichtlinie aufgeführten direkten Betriebskosten, der mindestens 30 Prozent der gesamten im Vorjahr angefallenen direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen entspricht, dabei können auch Kosten im Zusammenhang mit dem für das Jahr erwarteten Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden.

(3) Für Abfälle gemäß Anlage V des MARPOL-Übereinkommens wird kein direktes Entgelt erhoben, es sei denn das Volumen der entladenen Abfälle übersteigt die in dem Formular gemäß Anhang 2 der Hafenentsorgungsrichtlinie genannte maximale spezifische Lagerkapazität. Hiervon umfasst sind passiv gefischte Abfälle, einschließlich des Entladerechts.

(4) Um zu vermeiden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, können Gemeinden, auf deren Gebiet ein Hafen im Sinne von § 3 Satz 1 Nummer 2 belegen ist, dem Hafенbetreiber die Kosten für die Entsorgung dieser Abfälle erstatten.

(5) Das indirekte Entgelt darf nicht die Kosten für Abfälle aus Abgasreinigungen einschließen. Diese Kosten müssen auf der Grundlage der Art und der Menge der entladenen Abfälle gedeckt werden.

(6) Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch das indirekte Entgelt gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und Menge der tatsächlich vom Schiff entladenen Abfälle gedeckt.

(7) Die Entgelte können differenziert gestaltet werden. Dafür können folgende Aspekte herangezogen werden:

1. Kategorie, Art und Größe des Schiffs,
2. Erbringungen von Diensten für Schiffe außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen oder
3. Gefährlichkeit der Abfälle.

(8) Das Entgelt wird durch die Hafentreiber auf Antrag des Schiffsbetreibers auf Grundlage folgender Kriterien reduziert:

1. Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, insbesondere wenn das Schiff im Kurzstrecken-Seehandel eingesetzt wird oder
2. Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffs zeigen, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet.

(9) Binnenschiffe dürfen zur Deckung der Kosten nach Absatz 1 nicht herangezogen werden.

(10) Den Hafentreibern steht es frei, kostenfreie Entsorgungsmöglichkeiten anzubieten.

(11) Die Entgeltregelung ist den Benutzern zugänglich zu machen. Die Hafentreiber hat sicherzustellen, dass die Entgeltregelung und deren Berechnungsgrundlage den Entgeltpflichtigen erläutert und der Kapitän, der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung und sonstige Betroffene in geeigneter und angemessener Weise über die an sie gestellten Anforderungen unterrichtet werden.

(12) Zur Feststellung, ob ein Schiff die in Absatz 8 Nummer 2 genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt, sind die Vorgaben der Durchführungsverordnung

(EU) Nr. 2022/91 der Kommission vom 21. Januar 2022 mit Kriterien für die Feststellung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates, dass ein Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet (ABl. L 15 vom 24.1.2022, S. 12) zu beachten.

## **§ 9** **Ausnahmen**

(1) Die Hafenbehörde kann auf Antrag der Entgeltpflichtigen ein Schiff von den Verpflichtungen nach den §§ 6, 7 und 8 befreien, wenn das Schiff im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen anläuft oder dem Schiff in einem deutschen Hafen ein fester Liegeplatz zugewiesen ist, vorausgesetzt, die Entsorgung aller Schiffsabfälle ist sichergestellt.

(2) Die Entsorgung ist sichergestellt, wenn alle Schiffsabfälle in einem Hafen des Liniendienstes oder am ständigen Liegeplatz des Schiffes entsorgt werden und die Entsorgung durch Vorlage der Entsorgungsverträge und durch Abfallabgabebescheinigungen nachgewiesen wird.

(3) Wird die Ausnahme gewährt, erstellt die zuständige Behörde des Hafens, in dem die Abfälle gemäß den Entsorgungsverträgen abgegeben werden, ein Ausnahmezeugnis nach Anhang 5 der Hafenentsorgungsrichtlinie und übermittelt

1. Kopien des Zeugnisses an die zuständigen Behörden weiterer Häfen, die von dem Schiff angelaufen werden und
2. die Daten des Ausnahmezeugnisses dem zentralen Meldeportal des Bundes zum Zweck der Weitergabe an das SafeSeaNet.

(4) Ein Schiff darf ungeachtet einer gewährten Ausnahme die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen nicht fortsetzen, wenn keine ausreichende spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist.“

12. Der bisherige § 9 wird § 10 und wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die obere Hafenbehörde ist berechtigt, die ordnungsgemäße Entsorgung von Schiffsabfällen sowie die einzelnen Entsorgungsvorgänge zu überwachen. Sie hat zu gewährleisten, dass Überprüfungen unter Berücksichtigung von Artikel 11 Absatz 1 der Hafenentsorgungsrichtlinie in ausreichender Zahl durchgeführt werden. Bei der Auswahl von zu überprüfenden Schiffen hat sie den risikobasierten Auswahlmechanismus der Europäischen Union gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2022/90 der Kommission vom 21. Januar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einzelheiten des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union für zu überprüfende Schiffe (ABl. L 15 vom 24.1.2022, S. 7) zu berücksichtigen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bedienstete der oberen Hafenbehörde und der Wasserschutzpolizei sind berechtigt, in Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit Grundstücke, bauliche Anlagen und Schiffe auch gegen den Willen der Betroffenen zu betreten.“

## § 9

### Überwachung; Anordnungsbefugnis

(1) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde ist berechtigt, die ordnungsgemäße Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie die einzelnen Entsorgungsvorgänge zu überwachen. <sup>2</sup>Sie hat zu gewährleisten, dass

- solche Überprüfungen unter Berücksichtigung von Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe b der Hafenentsorgungsrichtlinie in ausreichender Zahl durchgeführt werden,

- bei der Auswahl der zu überprüfenden Schiffe Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a der Hafenentsorgungsrichtlinie berücksichtigt wird und

- Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere die einschlägigen Anforderungen dieses Abschnitts erfüllen.

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



- bb) In Satz 2 werden die Wörter „Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer“ durch die Wörter „Der Kapitän“ ersetzt.
- cc) In Satz 6 werden nach dem Wort „Schiffspapiere“ die Wörter „und Schiffstagebücher“ eingefügt.
- dd) Nach Satz 6 wird folgender Satz eingefügt:
- „Ihnen ist außerdem zu ermöglichen, die tatsächlich an Bord befindlichen Abfallmengen festzustellen, damit der Vergleich mit den Angaben in der Meldung nach § 6 Absatz 1 erfolgen kann.“
- ee) In dem neuen Satz 8 werden die Wörter „vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) in der jeweils geltenden Fassung“ gestrichen.
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „(3) In den nach § 5 Absatz 5 ausgenommenen Sportboothäfen ist die Hafenbehörde berechtigt zu prüfen, ob ausreichende Vorrichtungen zur Abgabe von Schiffsabfällen bereitstehen und ob die Hafennutzer über das Verfahren zur Nutzung dieser Vorrichtungen informiert sind.“
- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird nach dem Wort „Die“ das Wort „obere“ eingefügt.
- <sup>2</sup>Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer hat zu dulden, dass alle zur Entsorgung tätigen Personen die Schiffe betreten. <sup>3</sup>Wohnungen dürfen nur zur Abwehr einer erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden. <sup>4</sup>Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. <sup>5</sup>Auf Verlangen sind die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Nachweise vorzulegen. <sup>6</sup>Bediensteten der Hafenbehörde ist auf Verlangen Einblick in die Schiffspapiere zu gewähren.
- <sup>7</sup>Im Übrigen gilt § 47 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) in der jeweils geltenden Fassung entsprechend.
- (3) Ist ein Schiff ausgelaufen, ohne Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände gemäß den Vorschriften dieses Abschnitts ordnungsgemäß entsorgt zu haben, hat die Hafenbehörde die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Hafenbehörde zu verständigen, soweit sie im Geltungsbereich der Hafenentsorgungsrichtlinie liegt.
- (4) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde trifft nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen und Anordnungen, die im Einzelfall erforderlich sind,

um die Durchführung der Vorschriften dieses Abschnitts sicherzustellen.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Zur Erfüllung der Abgabepflicht nach § 7 kann die obere Hafenbehörde anordnen, dass ein Schiff den Hafen nicht verlässt, bevor die Schiffsabfälle gemäß den Vorschriften dieses Abschnitts ordnungsgemäß in einer Hafenauffangeinrichtung entsorgt wurden.“

<sup>2</sup>Insbesondere kann sie anordnen, dass ein Schiff den Hafen nicht verlässt, ehe die Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gemäß den Vorschriften dieses Abschnitts ordnungsgemäß in einer Hafenauffangeinrichtung entsorgt wurden. <sup>3</sup>Für die Maßnahmen und Anordnungen können Gebühren erhoben werden. <sup>4</sup>Befugnisse aufgrund anderer Vorschriften bleiben unberührt.

(5) Im Übrigen gilt das Ordnungsbehörden-gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NRW. S. 528) in der jeweils geltenden Fassung.

e) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Die Informationen zu den Überprüfungen nach diesem Gesetz, einschließlich Informationen zu Verstößen und angeordneten Auslaufverboten werden unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Hafenentsorgungsrichtlinie übermittelt, sobald

1. der Überprüfungsbericht fertiggestellt wurde,
2. das Auslaufverbot aufgehoben wurde oder
3. eine Ausnahme gewährt wurde.“

13. Der bisherige § 10 wird aufgehoben.

## § 10

### Kosten der Schiffsabfallentsorgung

(1) <sup>1</sup>Der Hafenbetreiberinnen und Hafenbetreiber erhebt von allen einlaufenden Schiffen zur Deckung seiner Kosten für die Entsorgung der Abfälle dieser Schiffe ein pauschaliertes Entgelt auf der Grundlage einer Entgeltordnung. <sup>2</sup>Das Entgelt kann in die Hafengebühr einbezogen werden. <sup>3</sup>Daneben wird für die Entsorgung von Abfällen dieser Schiffe im üblichen Rahmen kein weiteres Entgelt erhoben. <sup>4</sup>Wird dieser Rahmen

überschritten, darf die Hafenbetreiberinnen oder der Hafenbetreiber oder der beauftragte Dritte diese Kosten dem Benutzer gesondert in Rechnung stellen.<sup>5</sup>Binnenschiffe dürfen zur Deckung der Kosten nach Satz 1 nicht herangezogen werden.

(2) <sup>1</sup>Die Höhe des Entgelts soll so bemessen werden, dass alle im Hafen anfallenden Kosten für die Entsorgung von Abfällen der Schiffe im Sinne von § 3 Nummer 1 im üblichen Rahmen gedeckt werden; dazu gehören die Kosten für das Vorhalten von Hafenauffangeinrichtungen, für das Sammeln, Transportieren, Zwischenlagern und die Endbehandlung der Schiffsabfälle, einschließlich der Schiffsabfälle, Ladungsrückstände und verlorengegangener Ladung, die von den auf See tätigen Diensten aufgenommen wurden, sowie der damit verbundenen Personal- und Verwaltungskosten und der Entsorgungsgebühren Dritter. <sup>2</sup>Die Bemessungsgrundlage für die Höhe des Entgelts kann insbesondere die Größe der Schiffe, die Ladungskapazität, die Schiffstypen, die Fahrgebiete, die Ausrüstung oder ähnliche Gegebenheiten zu Grunde legen, wobei sicherzustellen ist, dass das Entgelt fair, transparent und nicht diskriminierend bemessen wird. <sup>3</sup>Die Abgaben für die Entsorgung von Abfällen aus dem Geltungsbereich der Anlagen I, IV und V MARPOL sind getrennt auszuweisen. <sup>4</sup>Ausnahmen von der Abgabepflicht wegen geringer Abfallmengen oder sonstiger unbilliger Härten können festgelegt werden. <sup>5</sup>Für Schiffe, die nach einem regelmäßigen Fahrplan im Liniendienst verkehren und die einen Hafen oder Teile davon mindestens zweimal monatlich anlaufen, können die Entgeltspflichtigen bei der zuständigen Hafenbehörde einen Antrag auf Befreiung von den §§ 6, 7 und 10 stellen, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die ordnungsgemäße Entsorgung der Schiffsabfälle gewährleistet ist.

(3) Die oberste Hafenbehörde kann durch Verordnung regeln

1. den üblichen Rahmen im Sinne von Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 1,

2. die Bemessungsgrundlage, Zahlungsweise und Höhe des Entgelts. In der Verordnung kann das Entgelt nach der Kategorie, dem Typ und der Größe des Schiffes sowie nach der Art der Abfälle differenziert und können Ausnahmen wegen Geringfügigkeit oder unbilliger Härte zugelassen werden.

(4) <sup>1</sup>Die Entgeltregelung ist den Benutzerinnen und Benutzern zugänglich zu machen. <sup>2</sup>Die Hafenebehörde hat sicherzustellen, dass die Entgeltregelung und deren Berechnungsgrundlage den Entgeltpflichtigen erläutert und die Schiffsführerin oder der Schiffsführer, der Betreiberinnen und Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen und sonstige Betroffene in geeigneter und angemessener Weise über die an sie gestellten Anforderungen unterrichtet werden.

(5) Soweit für die Entsorgung von Schiffsabfällen nach anderen Rechtsvorschriften ein Entgelt im Sinne von Absatz 1 erhoben wird, ist dieses auf das Entgelt nach Absatz 1 anzurechnen.

14. § 11 wird wie folgt gefasst:

**„§ 11  
Zuständigkeit**

Im Sinne dieses Abschnitts ist oberste Hafenebehörde das für Verkehr zuständige Ministerium, obere Hafenebehörde die Bezirksregierung Düsseldorf und Hafenebehörde die durch § 4 Absatz 1 Satz 1 der Allgemeinen Hafeneverordnung bestimmte Behörde. Abfallwirtschaftsbehörden sind die durch § 18 des Landeskreislaufwirtschaftsgesetzes bestimmten Behörden.“

**§ 11  
Zuständigkeit**

<sup>1</sup>Im Sinne dieses Abschnitts ist oberste Hafenebehörde das für Verkehr zuständige Ministerium und Hafenebehörde die örtliche Ordnungsbehörde. <sup>2</sup>Abfallwirtschaftsbehörden sind die durch § 35 Landesabfallgesetz bestimmten Behörden. <sup>3</sup>Die Hafenebehörde kann sich zur Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Abschnitt der Dienstkräfte der Hafenebetriebsverwaltung bedienen.

15. § 12 wird wie folgt geändert:

**§ 12  
Ordnungswidrigkeiten**

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. als Betreiber eines Sportboothafens eine Meldung nach § 5 Absatz 5 Satz 2 abgibt, obwohl die Voraussetzungen nicht erfüllt sind,</li> <li>2. entgegen § 6 Absatz 1 keine oder eine unrichtige Meldung macht,</li> <li>3. entgegen § 6 Absatz 2 die in § 6 Absatz 1 genannten Angaben nicht verfügbar hält oder der Hafenbehörde nicht auf Verlangen vorlegt,</li> <li>4. entgegen § 7 Absatz 1 nicht alle an Bord befindlichen Abfälle vor dem Auslaufen aus dem Hafen entsorgt,</li> <li>5. entgegen § 7 Absatz 4 eine Abfallabgabebescheinigung nicht übergibt,</li> <li>6. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 2 die in § 7 Absatz 4 genannten Angaben nicht verfügbar hält oder der Hafenbehörde nicht auf Verlangen vorlegt,</li> <li>7. entgegen § 10 Absatz 2 das Betreten von Grundstücken, baulichen Anlagen und Schiffen nicht zulässt oder</li> <li>8. entgegen § 10 Absatz 2 Sätze 5 und 6 keinen Einblick in die Schiffspapiere und Schiffstagebücher gewährt oder die Feststellung der tatsächlich an Bord befindlichen Abfallmengen behindert.“</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. entgegen § 6 keine oder eine unrichtige Meldung macht,</li> <li>2. entgegen § 7 Absatz 1 ohne Ausnahme nach § 7 Absatz 2 nicht alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen aus dem Hafen entsorgt,</li> <li>3. entgegen § 8 Absatz 1 ohne Ausnahmen nach § 8 Absatz 3 nicht alle an Bord befindlichen Ladungsrückstände vor dem Auslaufen aus dem Hafen entsorgt oder</li> <li>4. entgegen § 9 Absatz 2 das Betreten von Grundstücken, baulichen Anlagen und Schiffen durch die im Zusammenhang mit Überwachungsvorgängen tätigen Personen nicht zulässt, auf Verlangen nicht die erforderlichen Auskünfte erteilt oder unrichtige Angaben macht, Nachweise nicht vorlegt oder den Bediensteten der Hafenbehörde den Einblick in die Schiffspapiere nicht gewährt.</li> </ol> |
|--|--|

(2) Die Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu 500 000 Euro geahndet werden.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummern 1 bis 6 sind die

(3) Zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sind die Hafenbehörden im Sinne von § 11.

Hafenbehörden und für Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummern 7 und 8 die obere Hafenbehörde im Sinne des § 11.“

16. § 13 wird wie folgt gefasst:

**„§ 13  
Schulung des Personals**

Die zuständigen Behörden gewährleisten, dass alle Mitarbeiter die notwendige Schulung erhalten, um die für ihre Tätigkeit in Bezug auf die Handhabung von Abfällen unerlässlichen Kenntnisse zu erwerben, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Stoffen besondere Beachtung zu schenken ist. Die Schulungsanforderungen sind regelmäßig auf den neuesten Stand zu bringen.“

**§ 13  
Berichtspflichten**

Die oberste Hafenbehörde berichtet dem Bund alle drei Jahre über den Stand der Durchführung der HafentSORgungsrichtlinie in Nordrhein-Westfalen.

17. § 14 wird wie folgt geändert:

**§ 14  
Überwachung, Anordnungsbefugnis**

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „2“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „und deren Beauftragte“ gestrichen.

- bb) In Satz 2 werden die Wörter „Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer“ durch die Wörter „Der Kapitän“ ersetzt.

- cc) In Satz 6 werden die Wörter „und deren Beauftragten“ gestrichen.

(1) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die ordnungsgemäße Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie die einzelnen Entsorgungsvorgänge nach den in § 1 Satz 2 genannten Vorschriften zu überwachen.

(2) Die Angehörigen der zuständigen Behörde und deren Beauftragte sind berechtigt, in Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit nach Absatz 1 Grundstücke, bauliche Anlagen und Fahrzeuge (Schiffe oder schwimmende Geräte) auch gegen den Willen der Betroffenen zu betreten. Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer hat zu dulden, dass alle zur Entsorgung tätigen Personen die Fahrzeuge betreten. Wohnungen dürfen nur zur Abwehr einer dringenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Auf Verlangen sind die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Nachweise vorzulegen. Den Bediensteten der zuständigen Behörde und deren Beauftragten ist auf Verlangen

Einblick in die Schiffspapiere zu gewähren. Im Übrigen gilt § 47 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes entsprechend.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „2“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „können sie und deren Beauftragte“ durch die Wörter „kann sie“ ersetzt.

(3) Die zuständige Behörde trifft nach pflichtgemäßem Ermessen Maßnahmen und Anordnungen, die erforderlich sind, um die Durchführung der Vorschriften dieses Abschnitts oder zur Erfüllung der sich aus den in § 1 Satz 2 genannten Vorschriften ergebenden Pflichten sicherzustellen. Insbesondere können sie und deren Beauftragte die Fortsetzung der Fahrt untersagen, soweit ein Fahrzeug nicht den jeweils geltenden Vorschriften entspricht oder die vorgeschriebenen gültigen Papiere nicht vorgelegt werden. Für Maßnahmen und Anordnungen können Gebühren erhoben werden. Befugnisse aufgrund anderer Vorschriften bleiben unberührt.

(4) Im Übrigen gelten das Ordnungsbehördengesetz und das Polizeigesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25. Juli 2003 (GV. NRW S. 441) in der jeweils geltenden Fassung.

18. § 15 wird wie folgt geändert:

### **§ 15 Zuständigkeit**

a) In Absatz 1 wird die Angabe „2“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

(1) Der Vollzug der Vorschriften dieses Abschnitts und die Überwachung der sich aus den in § 1 Satz 2 genannten Vorschriften ergebenden Pflichten obliegt der Wasserschutzpolizei für den Bereich der Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen und der Fahrzeuge in Häfen.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „2“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

(2) Der Vollzug der Vorschriften dieses Abschnitts und der sich aus den in § 1 Satz 2 genannten Vorschriften ergebenden Aufgaben obliegt den Hafenbehörden für alle Häfen und Umschlaganlagen, in denen Güterumschlag betrieben wird beziehungsweise Güterschiffe verkehren, ankern oder liegen. Die räumliche und geografische Abgrenzung dieser Bereiche ergibt sich aus den durch die jeweils zuständige Bezirksregierung erlassenen sowie im Amtsblatt der Regierungsbezirke veröffentlichten ordnungsbehördlichen Verordnungen über die Bestimmung der Bereiche der Häfen und Umschlaganlagen in

bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Hafenbehörde ist die durch § 4 Absatz 1 Satz 1 der Allgemeinen Hafenverordnung bestimmte Behörde.“

cc) Satz 6 wird aufgehoben.

c) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 1 Satz 2“ durch die Angabe „§ 1 Satz 3“ ersetzt.

d) In Absatz 4 werden die Angabe „§ 1 Absatz 8“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 4“ und die Wörter „Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ durch die Wörter „Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetzes“ ersetzt.

ihren jeweils geltenden Fassungen. Für nicht bekanntgemachte Häfen und Umschlaganlagen gelten die Vorschriften dieses Abschnittes entsprechend. Hafenbehörden sind die örtlichen Ordnungsbehörden. Im Sinne dieses Abschnittes ist Oberste Hafenbehörde das für Verkehr zuständige Ministerium. Die Hafenbehörde kann sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach diesem Abschnitt der Dienstkräfte der Hafenbetriebsverwaltung bedienen.

(3) Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz ist zuständige Behörde für die Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte nach Anhang V Nummer 2 des in § 1 Satz 2 genannten Übereinkommens.

(4) Für die Genehmigung der Bedarfspläne nach § 1 Absatz 8 des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt sind die Bezirksregierungen zuständig.

## § 16

### Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 14 Absatz 2 das Betreten von Grundstücken, baulichen Anlagen und Fahrzeugen durch die im Zusammenhang mit Überwachungsvorgängen tätigen Personen nicht zulässt, auf Verlangen nicht die erforderlichen Auskünfte erteilt oder unrichtige Angaben macht, Nachweise nicht vorlegt oder den Bediensteten der zuständigen Behörde den Einblick in die Schiffspapiere nicht gewährt.

(2) Zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 und nach § 3 Absatz 1 und 2 des in § 1 Satz 2 genannten Ausführungsgesetzes sind die in § 15 Absatz 2 bis 4 genannten Behörden. Soweit die Wasserschutzpolizei

19. In § 16 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 3 Absatz 1 und 2 des in § 1 Satz 2“ durch die Wörter „§ 22 Absatz 1 und 2 des in § 1 Satz 3“ ersetzt.



nach § 15 Absatz 1 für die Überwachung zuständig ist, obliegt ihr die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, solange sie die Sache nicht an die zuständige Verwaltungsbehörde abgegeben hat. Zuständig für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Fahrzeuge in Häfen im Sinne von §15 Absatz 2 sind die Hafenbehörden; zuständig für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten für den Bereich der Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen sind die Kreisordnungsbehörden.

(3) Die Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu 500 000 Euro geahndet werden.

20. Die Anlagen 1 und 2 werden aufgehoben.

**Artikel 2**  
**Änderung des Landeskreislaufwirtschaftsgesetzes**

Das Landeskreislaufwirtschaftsgesetz vom 21. Juni 1988 (GV. NRW. S. 250), das zuletzt durch Gesetz vom 1. Februar 2022 (GV. NRW. S. 136) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe „§ 29 Inkrafttreten“ gestrichen.
2. Die Überschrift des Ersten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 1**  
**Einleitende Bestimmungen“**

3. Die Überschrift des Zweiten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 2**  
**Grundlagen der Kreislaufwirtschaft“**

**Kreislaufwirtschaftsgesetz für das Land**  
**Nordrhein-Westfalen**  
**(Landeskreislaufwirtschaftsgesetz –**  
**LKrWG)**

**Inhaltsübersicht**

(...)

§ 29 Inkrafttreten

**Erster Teil**  
**Einleitende Bestimmungen**

**Zweiter Teil**  
**Grundlagen der Kreislaufwirtschaft**

4. Die Überschrift des Dritten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 3  
Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger,  
Abfallwirtschaftskonzepte,  
Abfallbilanzen“**

**Dritter Teil  
Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger,  
Abfallwirtschaftskonzepte,  
Abfallbilanzen**

**§ 8  
Wahrnehmung von Aufgaben durch  
Verbände**

5. In § 8 Absatz 1 Satz 4 wird die Angabe „§ 5 a“ durch die Angabe „§ 6“ ersetzt.

(1) Abfallentsorgungsverbände als Körperschaften des öffentlichen Rechts können nach Maßgabe des Absatzes 3 und des § 5 Absatz 7 auch durch Zusammenschluss öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger gebildet werden. Mit Entstehung der neuen Körperschaft ist diese zur Abfallentsorgung verpflichtet. Der Abfallentsorgungsverband legt der zuständigen Behörde für sein Verbandsgebiet ein im Benehmen mit den betroffenen Kreisen und kreisfreien Städten erarbeitetes Abfallwirtschaftskonzept vor. § 5 a und § 21 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes gelten entsprechend.

(2) Ein Abfallentsorgungsverband kann gegen den Widerspruch von Beteiligten gebildet werden, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Wohls geboten ist. Ein Zusammenschluss ist aus Gründen des öffentlichen Wohls insbesondere geboten, wenn dadurch die zweckmäßige Erfüllung der Entsorgungspflicht erst ermöglicht wird oder von Abfallentsorgungsanlagen ausgehende Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit vermieden werden.

(3) Für einen Verband nach Absatz 1 und 2 sind die Vorschriften des Gesetzes über Wasser- und Bodenverbände vom 12. Februar 1991 (BGBl. I S. 504) in der jeweils geltenden Fassung entsprechend anwendbar, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.

(4) Die Verbandsaufsicht über die Verbände nach Absatz 1 und 2 führt die obere Abfallwirtschaftsbehörde.

6. Die Überschrift des Vierten Teils wird gestrichen.

**Vierter Teil  
Lizenz zur Behandlung und Ablagerung  
von Abfällen**

7. Die Überschrift des Fünften Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 4  
Abfallwirtschaftsplanung“**

**Fünfter Teil  
Abfallwirtschaftsplanung**

8. Die Überschrift des Sechsten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 5  
Abfallentsorgungsanlagen“**

**Sechster Teil  
Abfallentsorgungsanlagen**

9. Die Überschrift des Siebten Teils wird gestrichen.

**Siebter Teil  
(aufgehoben)**

10. Die Überschrift des Achten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 6  
Vollzug des Abfallrechts“**

**Achter Teil  
Vollzug des Abfallrechts**

**§ 19  
Kosten der Überwachung**

11. In § 19 Absatz 2 Satz 1 wird nach dem Wort „Soweit“ das Wort „der“ eingefügt und das Wort „verantwortliche“ durch das Wort „Verantwortliche“ ersetzt.

(1) Die Kosten der Überwachung sind den Betreibern von Anlagen, in denen Abfälle erzeugt, behandelt oder entsorgt werden, auch wenn diese Anlagen stillgelegt sind, aufzuerlegen, soweit sich die Überwachung auf die Einhaltung ihrer Pflichten bezieht; dies gilt auch für die Kosten von notwendigen Sachverständigen oder sachverständigen Stellen. In den sonstigen Fällen trägt der Überwachte die Kosten, wenn die Überwachung ergibt, dass von ihm abfallrechtliche Vorschriften und Verpflichtungen nicht erfüllt worden sind.

(2) Soweit nach Absatz 1 verantwortliche Eigentümer des Grundstücks ist, auf dem sich die Anlage befindet, werden die Kosten der Überwachung nach Absatz 1 von den Kostspflichtigen in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümer erhoben. Satz 1 gilt entsprechend, wenn der nach Absatz 1 Verantwortliche Erbbauberechtigter ist. In diesen Fällen ruhen die Kosten als öffentliche Last auf dem Grundstück oder dem Erbbaurecht.

## § 24 Sachverständige

(1) Sachverständige, die Aufgaben nach diesem Gesetz wahrnehmen sollen sowie mit der Überprüfung von Entsorgungsbetrieben im Rahmen des § 56 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes beauftragt werden, müssen die für diese Aufgaben erforderliche Sachkunde und Zuverlässigkeit besitzen sowie über die erforderliche gerätetechnische Ausstattung verfügen. Die zuständige Behörde ist befugt, Einzelheiten über Art und Umfang der von diesen wahrzunehmenden Aufgaben und die Vorlage der Ergebnisse der Tätigkeit der Sachverständigen festzulegen, soweit dies nicht in einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 oder nach § 57 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes geregelt ist.

(2) Das Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu regeln, dass Sachverständige im Sinne des Absatzes 1 sowie technische Überwachungsorganisationen im Sinn des § 56 Absatz 2 Nummer 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einer besonderen Bekanntgabe bedürfen. In der Rechtsverordnung können das Verfahren und die Voraussetzungen für die Bekanntgabe, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Zuverlässigkeit und Sachkunde, festgelegt und Befristung, Widerruf und Rücknahme der Bekanntgabe sowie das Verfahren zur Überprüfung und Überwachung der Sachverständigen geregelt werden.

(3) Die zuständige Behörde ist befugt, Sachverständige sowie Stellen nach §§ 25 Abs. 1 Satz 1 bekanntzugeben.

12. In § 24 Absatz 3 wird die Angabe „§§ 25 Abs. 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 16 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

13. Die Überschrift des Neunten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 7  
Verfahren bei Entschädigung“**

**Neunter Teil  
Verfahren bei Entschädigung**

14. Die Überschrift des Zehnten Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 8  
Bußgeldvorschriften“**

**Zehnter Teil  
Bußgeldvorschriften**

15. Die Überschrift des Elften Teils wird wie folgt gefasst:

**„Teil 9  
Übergangs- und Schlussbestimmungen“**

**Elfter Teil  
Übergangs- und Schlussbestimmungen**

**Artikel 3**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.



## Begründung

### A Allgemeiner Teil

Die bisherigen Regelungen von Abschnitt 1 Landesschiffsabfallgesetz setzen die Regelungen der Richtlinie 2000/59 um. Diese wird durch die Nachfolgerichtlinie Richtlinie (EU) 2019/883 vom 17.04.2019 (ABl. EU Nr. L 151 S. 116) aufgehoben. Nach Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. EU Nr. L 151 S. 116) haben die EU-Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, die erforderlich sind, um die Richtlinie bis zum 28.06.2021 in nationales Recht umzusetzen. Der Inhalt der Richtlinie, die Entsorgung von Schiffsabfällen, ist Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummern 21 und 24 des Grundgesetzes (GG).

Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG weist dem Bund die Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz im Bereich Hochseeschifffahrt und den Seewasserstraßen zu. Diese Kompetenz betrifft nur Regelungen, die sich auf die Ordnung der Schifffahrt (technische Beschaffenheit der Schiffe, Ausrüstung, Besatzung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Schiffsbetrieb usw.) beziehen und auf die Seewasserstraßen als Verkehrswege. Die Regelung der Hafenanlagen dagegen ist Aufgabe der Länder. Von der Richtlinie umfasst werden Schiffsabfälle einschließlich Ladungsrückständen. Daher ist der Bereich des Abfallrechts tangiert, der gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG der konkurrierenden Gesetzgebung unterfällt. Hier hat der Bund durch das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) ein nicht abschließendes Regelwerk geschaffen, das für einige Regelungsbereiche den Ländern die Regelungskompetenz offenhält.

Der Bund hat zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 durch verschiedene Regelungen geändert: Das Umweltstatistikgesetz regelt in § 5a Absatz 7 eine Berichtspflicht zu Menge und Verbleib passiv gefischter Abfälle; Verweis auf Ausnahmen von der Mitführungspflicht nach Artikel 6 Absatz 3 (AWN) der Richtlinie, wenn nach Landesrecht eine Ausnahme nach Artikel 9 erteilt wurde (im LSchAbfG ist ein solcher § 9 vorgesehen); Anpassungen im Zusammenhang mit Prüfpflichten in Bundeszuständigkeit; Anpassungen zur Umsetzung der Änderungen an der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder aus EU-Häfen (ABl. EU Nr. L 283 S. 1) sowie in Abschnitt D Nummer 16 Anlage zum Schiffsicherheitsgesetz. Für den Bereich des Abfallrechts hat der Bund erklärt, dass er abfallrechtliche Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie nicht treffen wird. Solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz nicht Gebrauch gemacht hat, haben die Länder die Befugnis zur Gesetzgebung (Artikel 72 Absatz 1 GG).

Die Richtlinie (EU) 2019/883 soll, wie auch die Vorgängerrichtlinie Richtlinie 2000/59/EG, die Verschmutzung der Meere vermindern. Gleichzeitig soll damit die Durchführung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des dazugehörigen Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) gewährleistet werden. Das Übereinkommen, das von allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ratifiziert wurde, verpflichtet diese, für die Bereitstellung und Benutzung angemessener Hafeneinrichtungen zu sorgen. Ein entscheidender Anreiz für die Sammeleinrichtungen soll dadurch geschaffen werden, dass jedes Schiff eine Gebühr für die Entsorgung seiner Schiffsabfälle entrichten muss, unabhängig davon, ob tatsächlich Schiffsabfälle entsorgt werden. Die Richtlinie (EU) 2019/883 gilt für alle Häfen, die normalerweise von Schiffen angelaufen werden, die im Seegebiet eingesetzt werden können (unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren). Solche seegängigen Schiffe laufen im Fluss-See-Verkehr auch nordrhein-westfälische Binnenhäfen an.

Das geltende Recht – u.a. das Recht der Gefahrenabwehr, das Wasserrecht, Kommunalrecht, Abgabenrecht, Baurecht und Abfallrecht – bleibt unberührt.

## **B Besonderer Teil**

Begründung im Einzelnen:

### **Zu Artikel 1 (Abschnitt 1)**

Zu Nr. 1 (Überschrift)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 2 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird der neuen Struktur des Landesschiffsabfallgesetzes angepasst.

Zu Nr. 3 (§ 1)

Die Zweckbestimmung in § 1 entspricht Artikel 1 der Richtlinie, die insbesondere die Verringerung des illegalen Einbringens von Schiffsabfällen auf See und die Verstärkung des Meeresumweltschutzes bezweckt.

Zu Nr. 4 (Überschrift zu Abschnitt 1)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 5 (§ 2)

a) Absatz 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes für Schiffe im Fluss-See-Verkehr und für Häfen in Nordrhein-Westfalen, die normalerweise von solchen Schiffen angelaufen werden, fest und setzt in Verbindung mit § 2 Absatz 2 Nummern 1 und 2 den Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Bei den Schiffen im Fluss-See-Verkehr handelt es sich ausschließlich um seegehende Schiffe, nicht jedoch um Binnenschiffe. Um Häfen, die „normalerweise“ von solchen Schiffen angelaufen werden, handelt es sich nur, wenn diese Häfen regelmäßig, in bemerkbarem Umfang, und nicht nur vereinzelt in einer zu vernachlässigenden Größenordnung angesteuert werden. Jedenfalls bei mehr als 48 anlaufenden Schiffen pro Jahr in den letzten drei Jahren ist davon auszugehen, dass ein Hafen normalerweise von Schiffen im Sinne von § 3 angelaufen wird.

Durch Absatz 1 Satz 3 wird klargestellt, dass die Verpflichtungen aus dem Schiffssicherheitsgesetz des Bundes unberührt bleiben. Abschnitt D der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 09. September 1998 (BGBl. 1998 I S. 2860) verweist auf die Richtlinie (EU) 2019/883 und erklärt sie damit hinsichtlich der Schiffe für anwendbar, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union fahren. Durch die am 19.10.2021 erlassene Schiffsicherheitsanpassungsverordnung wurde das Schiffssicherheitsgesetz geändert. Damit hat der Bund die Richtlinie (EU) 2019/883 umgesetzt.

b) Der in Absatz 1 festgelegte Anwendungsbereich wird wie im bisherigen Landesschiffsabfallgesetz (LSchAbfG) durch Absatz 2 konkretisiert. Die vom Anwendungsbereich erfassten Häfen, die entsprechend Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) Richtlinie (EU) 2019/883 normalerweise von seegehenden Fahrzeugen angelaufen werden, sollen weiterhin aus



Praktikabilitätsgründen durch das nordrhein-westfälische Ministerium für Verkehr als oberster Hafenbehörden in einer Verordnung bestimmt werden. In einer solchen Verordnung kann die Festlegung auch auf bestimmte Bereiche von Häfen beschränkt werden, soweit gewährleistet ist, dass nur diese Bereiche von Schiffen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/883 benutzt werden. Dadurch wird erreicht, dass geringfügige Änderungen, die einzelne Häfen betreffen, nicht zugleich zu einer Gesetzesänderung führen. Kriterien für die Bestimmung der Seehäfen legt § 3 Nr. 2 im Sinne des Artikel 3 Nr. 9 Richtlinie (EU) 2019/883 fest. In Betracht kommen jedoch nur solche Häfen, die „normalerweise“, das heißt regelmäßig, in bemerkbarem Umfang tatsächlich von Seeschiffen angelaufen werden.

Für Binnenhäfen und Binnenschiffe gilt weiterhin das Übereinkommen vom 09. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Das entbindet die Länder jedoch nicht von der Verpflichtung, die Richtlinie (EU) 2019/883 insoweit auch für Binnenhäfen umzusetzen, als diese auch von seegängigen Schiffen im Sinne der Richtlinie im oben beschriebenen Umfang angelaufen werden.

Absatz 2 HS 1 wurde in § 4 Absatz 5 verschoben. Absatz 2 Nr. 2 HS 2 der alten Fassung (Verordnungsermächtigung für die Meldung von Unzulänglichkeiten) ist ersatzlos gestrichen. Für Meldungen über Unzulänglichkeiten von Hafenauffangeinrichtungen gibt es bereits das Verfahren der IMO über den Bund: Die Meldungen werden an den Bund herangetragen und von diesem an die zuständigen Behörden weitergegeben.

c) Absatz 3 enthält die Klarstellung, dass für die Entsorgung von Abfällen von Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Hafenentsorgungsrichtlinie fallen, die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes gelten und diese Schiffe die Hafenauffangeinrichtungen auf eigene Kosten zu benutzen dürfen.

Zu Nr. 6 (§ 3)

Definitionen gemäß Artikel 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 der für dieses Gesetz relevanten Begriffe. Die Richtlinie (EU) 2019/883 konkretisiert die bereits mit der Vorgängerrichtlinie 2000/59/EG (ABl. EU Nr. L 332, S. 81) eingeführten Begriffe und ergänzt diese um neue Begriffe. Diese werden in den Nummern 5, 9-15 umgesetzt.

Schiffsabfälle waren unter der Vorgängerrichtlinie alle Abfälle, einschließlich Abwasser, sowie Rückstände außer Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs anfallen und in den Geltungsbereich der Anlagen I, IV und V des MARPOL fallen sowie ladungsbedingte Abfälle gemäß den Durchführungsleitlinien der Anlage V des MARPOL. Unter der Richtlinie (EU) 2019/883 umfasst der Schiffsabfallbegriff die Anlagen I, II, IV, V und VI. Anlage II MARPOL betrifft den Transport von schädlichen flüssigen Stoffen, die als Massengut befördert werden sowie das Einleiten von flüssigen Rückständen mit schädlichen flüssigen Stoffen. Anlage VI MARPOL dient der Verhütung der Verschmutzung der Luft durch Seeschiffe. In dieser Anlage sind unter anderem Grenzwerte für Stickoxide und Schwefeloxide festgelegt.

Da Ladungsrückstände im Sinne der Vorgängerrichtlinie keine Schiffsabfälle (Artikel 2 Buchstaben c) und d) Richtlinie 2000/59/EG) waren, existierten bisher separate Regelungen für die Entladung von Ladungsrückständen (Artikel 10-alt, § 8 LSchAbfG-alt) und von Abfällen (Artikel 7-alt, § 7 LSchAbfG-alt). Die Richtlinie (EU) 2019/883 führt beide Begriffe zusammen und definiert Ladungsrückstände als Schiffsabfall (Artikel 2 Nummer 3, umgesetzt in § 3 Nummer 4). Ladungsrückstände werden in Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie definiert (§ 3 Nummer 6).

Zur besseren Lesbarkeit wird für den Anwendungsbereich dieses Gesetzes auch die Richtlinie (EU) 2019/883 als (die aktuell gültige) Hafenentsorgungsrichtlinie bezeichnet (Nr. 16).

Satz 2 enthält die Klarstellung, dass Schiffsabfälle“ nach Nummer 4 als Abfall im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes gelten.

Zu Nr. 7 (§ 4)

a) § 4 setzt Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d) der Richtlinie (EU) 2019/883 haben die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle von Schiffen nach den einschlägigen Vorschriften des Abfallrechts zu ermöglichen. Dem entspricht die Regelung in § 4 Absatz 1.

Zur Gewährleistung der umweltgerechten Bewirtschaftung von Schiffsabfällen ist grundsätzlich eine getrennte Sammlung entsprechend § 3 Gewerbeabfallverordnung erforderlich. Welche Abfälle konkret zu trennen sind, bestimmt sich nach Art und Menge der Abfälle der normalerweise den Hafen anlaufenden Schiffe. Dies ist kann insbesondere anhand der Schiffsabfallbewirtschaftungspläne gemäß § 5 abgeleitet werden. Zu der umweltgerechten Bewirtschaftung der Abfälle gehört grundsätzlich, geeignete Hafenauffangeinrichtungen für ausgediente Fanggeräte und passiv gefischte Abfälle vorzuhalten, siehe auch § 5a Absatz 7 Umweltstatistikgesetz.

Um eine getrennte Sammlung zu erleichtern, können die Hafenauffangeinrichtungen die einzelnen Fraktionen von Abfällen gemäß den im MARPOL-Übereinkommen definierten Abfallkategorien getrennt sammeln, wobei dessen Leitlinien zu berücksichtigen sind. Sofern die strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln greift, gehen deren Vorgaben den sonstigen abfallrechtlichen Vorschriften vor.

Für außergewöhnliche Schiffsabfälle müssen entsprechende Sammeleinrichtungen nicht vorgehalten werden. Das bedeutet beispielsweise, dass in Häfen, welche in der Regel nicht von Fischereischiffen angelaufen werden, und dort in der Regel keine Fanggeräte sowie passiv gefischte Abfälle zur Entsorgung anfallen, die Vorhaltung einer getrennten Sammlung von Fanggeräteabfall und passiv gefischter Abfälle nicht erforderlich sein wird. Sollten diese Abfälle unüblicherweise dennoch in einem solchen Hafen zu entsorgen sein, wären hierfür eine gemeinsame Entsorgung mit anderen Betriebsabfällen zulässig.

b) § 4 Absatz 2 verpflichtet die Betreiber von Umschlagsanlagen innerhalb der Häfen, Annahmestellen für Ladungsrückstände einzurichten. Als Maßstab für die Frage der Angemessenheit der Sammeleinrichtungen dient die übliche Art und Menge der Ladungsrückstände, die in der Regel (im Sinne von normalerweise) durch die den jeweiligen Seehafen anlaufenden Schiffe zu erwarten sind; die Größe und geographische Lage des Hafens sowie Ausnahmen, die nach § 9 erteilt werden. Insgesamt müssen die Formalitäten und praktischen Vorkehrungen für die Nutzung der Einrichtungen einfach und schnell zu handhaben sein, damit unnötige Verzögerungen für die Schiffe vermieden werden und somit keine ungewollten Anreize für eine Mitnahme der Abfälle entstehen.

Die an der Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen Beteiligten können Schadensersatzansprüche gegen den Hafenbetreiber infolge unnötiger Verzögerungen geltend machen. Rechtsgrundlage ist § 823 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch, da in Fällen unnötiger Verzögerungen eine Eigentumsverletzung durch einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vorliegt. Infolgedessen bedarf es keiner ausdrücklichen Umsetzung des Artikels 4 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/883, der derartige Schadensersatzansprüche vorsieht.

c) Absatz 5 ermächtigt die oberste Hafenbehörde im Einvernehmen mit der obersten Abfallwirtschaftsbehörde den Ablauf der Entsorgung im Hafen durch Verordnung zu regeln. Diese Regelung ist nicht neu, sondern sie entspricht § 2 Absatz 2 Nr. 2 HS 1 LSchAbfG-alt.

d) Absatz 6 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2019/883.

Zu Nr. 8 (§ 5)

a) Redaktionelle Änderung.

b) Die in Absatz 2 an den Hafenbetreiber gerichtete Pflicht zur Information aller Hafenbenutzer über eine Zusammenfassung des Schiffsabfallbewirtschaftungsplans setzt Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Entsprechend Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 kann weiterhin ein Schiffsabfallbewirtschaftungsplan im regionalen Rahmen für mehrere Häfen gemeinsam aufgestellt werden, falls dies aus Effizienzgründen erforderlich sein sollte. In einem solchen gemeinsamen Schiffsabfallbewirtschaftungsplan ist der Bedarf an Hafenauffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen gesondert auszuweisen.

Absatz 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2019/883 fordert, ebenso wie die Vorgängerrichtlinie 2000/59/EG, dass der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan bewertet und genehmigt, seine Durchführung überwacht und dass er zumindest alle fünf Jahre und nach wesentlichen Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird. Für diese Aufgabe ist in Absatz 3 eine Zuständigkeit der oberen Abfallwirtschaftsbehörde vorgesehen. Die Schiffsabfallbewirtschaftungspläne sind von den zur Aufstellung Verpflichteten entsprechend der Richtlinie (EU) 2019/883 alle fünf Jahre und nach wesentlichen Änderungen des Hafenbetriebs auf die Notwendigkeit zu einer Änderung zu überprüfen und soweit erforderlich anzupassen; anschließend sind sie – auch soweit keine Anpassung geboten ist – der oberen Abfallwirtschaftsbehörde erneut vorzulegen und von dieser zu bewerten und zu genehmigen. Änderungen sind insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sie sich auf die nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/883 zwingend aufzunehmenden Angaben wie z.B. Art und Kapazität der Hafenauffangeinrichtung oder das Verfahren für das Auffangen und Sammeln von Schiffsabfällen beziehen. Wesentliche Änderungen können insgesamt gemäß Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie strukturelle Veränderungen in Bezug auf die den Hafen anlaufenden Schiffe, die Entwicklung neuer Infrastruktur, Änderungen des Bedarfs an und der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen sowie neue Techniken für die Abfallbehandlung an Bord umfassen.

Im Übrigen hat sich der Schiffsabfallbewirtschaftungsplan an den nach § 21 KrWG/§ 6 LKrWG zu erstellenden Abfallwirtschaftskonzepten zu orientieren. Diese dienen als internes Planungsinstrument und sind der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Auswertung der Abfallbewirtschaftungsplanung, zu der auch die Schiffsabfallentsorgung gehört, vorzulegen.

c) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4 und eröffnet der oberen Abfallwirtschaftsbehörde die Möglichkeit, Schiffsabfallbewirtschaftungspläne in ihren Abfallwirtschaftsplan nach § 30 KrWG i.V.m. § 10 LKrWG aufzunehmen.

d) Redaktionelle Folgeänderung.

Absatz 5 setzt die Ausnahmeregelung aus Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie um. Absatz 6 ermächtigt die oberste Hafenbehörde in der Allgemeinen Hafenverordnung weitere Regelungen hinsichtlich der Meldung nach Absatz 5 zu treffen.

Zu Nr. 9. (§ 6)

§ 6 Absatz 1 regelt in Umsetzung des Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883 das Meldeverfahren vor Anlaufen eines Hafens. Für die Einzelheiten des Meldeverfahrens wird auf Anhang II der Richtlinie Bezug genommen.

Absatz 2 verpflichtet die Schiffsführer entsprechend der Maßgabe in Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/883, die entsprechenden Angaben für einen Mindestzeitraum aufzubewahren. Dies soll vorzugsweise in elektronischer Form erfolgen.

Absatz 3 regelt die elektronische Meldung des Meldeverantwortlichen.

Absatz 4 normiert Ausnahmen von der Meldepflicht. Diese Ausnahmen beruhen auf Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883, der auf Schiffe im Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG Bezug nimmt (dort Artikel 2).

Absatz 5 enthält eine Ermächtigungsgrundlage der obersten Hafenbehörde zum Erlass weiterer Regelungen das Meldeverfahren betreffend.

Zu Nr. 10 (§ 7)

Die Überschrift wird redaktionell an den Wortlaut der Richtlinie (EU) 2019/883 angepasst.

Durch die Entsorgungspflicht in Absatz 1 wird verhindert, dass Schiffsabfälle auf See entsorgt werden.

Absatz 2 setzt Artikel 7 Absatz 4 Richtlinie (EU) 2019/883 um. Die Ausnahmen von der Entladungspflicht nach Absatz 2 gelten unbeschadet strengerer Anforderungen für Schiffe, die im Einklang mit dem Völkerrecht erlassen wurden (Artikel 7 Absatz 6 Richtlinie (EU) 2019/883). Absatz 3 legt fest, in welchen Fällen die Abgabe der Abfälle anzuordnen ist, setzt damit Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie um. Verfügbare Angaben umfassen auch Angaben aus dem SafeSeaNet und dem GISIS.

Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/883.

Die Absätze 4 und 5 enthalten Regelungen zu den gemäß Artikel 7 Absatz 2 Richtlinie (EU) 2019/883 auszustellenden Abfallabgabebescheinigungen, diesbezüglich bestehenden Ausnahmen und zur Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie durchzuführenden Meldungen. Ein Merkmal kleiner Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder kleiner entlegener Häfen ist regelmäßig, dass der jeweilige Hafen an die kommunale Abfallentsorgung angeschlossen ist. Es besteht keine Verpflichtung der kommunalen Entsorgungssysteme zur Ausstellung von Abgabebescheinigungen für Schiffsabfälle.

Der zuständigen Behörde steht es frei, diese Meldung zu übernehmen. Dies dient ausschließlich einer praktischen Vereinfachung der Abläufe in den Häfen und begründet keinen Rechtsanspruch. Verantwortlich für die Meldung bleiben die in Absatz 5 Satz 1 genannten Personen oder Stellen.

Von der Übermittlungspflicht nach Absatz 5 Satz 3 sind ausgenommen Schiffe gemäß § 3 Nummer 1 mit weniger als 300 BRZ, Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Metern. Diese Einschränkung ist bedingt durch Artikel 7 Absatz 3 UAbs. 1 der Richtlinie (EU) 2019/883, der auf Schiffe im Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG Bezug nimmt (dort Artikel 2). Die Mitführungspflichten nach Absatz 5 Satz 4

unterliegen dieser Beschränkung nicht, sie sind in der Richtlinie (EU) 2019/883 separat geregelt (Artikel 7 Absatz 3 UAbs. 2).

Die Absätze 7 und 8 dienen der Umsetzung von Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie. Danach kann ein Schiff nach § 7 Absatz 2 Ziffer 2 seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne seine Abfälle zu entladen, wenn ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist. Die für die Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazitäten zu verwendenden Methoden sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/89 der EU-Kommission vom 21.01.2022 festgelegt (veröffentlicht am 24.01.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union L 15/1). (s. Artikel 7 Absatz 4 UAbs. 2 Richtlinie (EU) 2019/883). Absatz 7 enthält eine entsprechende Verpflichtung, diese Vorgaben zu beachten. Absatz 8 ermächtigt die oberste Hafenbehörde konkretisierende Regelungen zu den Vorgaben aus den Absätzen 3, 4 und 5 in der Allgemeinen Hafenverordnung zu treffen.

Zu Nr. 11 (§§ 8, 9)

§ 8 setzt Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2019/883 um, wonach die Kosten für die Hafenauffangeinrichtungen weiterhin durch eine „Gebühr“ gedeckt werden müssen. § 8 dient außerdem der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c) der Richtlinie (EU) 2019/883, wonach die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass die Schiffe durch die für die Entladung erhobenen Gebühren nicht davon abgehalten werden, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen.

Das Kostendeckungssystem setzt sich zusammen aus einer indirekten und einer direkten Gebühr. Die Abgabepflicht hinsichtlich der indirekten Gebühr entsteht bereits mit dem Anlegen in einem Hafen unabhängig davon, ob tatsächlich Schiffsabfälle in eine Hafenauffangeinrichtung entsorgt werden. Damit wird verhindert, dass die Abfälle zur Umgehung der Kosten illegal entsorgt werden.

Die Grundlagen sowie die Maßstäbe für die Bemessung der Höhe werden in den Absätzen 1 bis 8 festgelegt. Ausführende Regelungen enthält die Entgeltordnung.

Absatz 4 ermöglicht es den Gemeinden, auf deren Gebiet ein Hafen im Sinne der Richtlinie belegen ist, dem Hafenbetreiber die Kosten für die Entsorgung passiv gefischter Abfälle zu erstatten. Damit kann vermieden werden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung dieser Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden. Diese Regelung setzt Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe d) der Richtlinie um. Zum Hintergrund erläutert Erwägungsgrund 31 der Richtlinie, dass in bestimmten EU-Mitgliedstaaten Regelungen eingeführt wurden, um eine alternative Finanzierung der Kosten für die Sammlung und Bewirtschaftung von Meeresmüll aus Fanggeräten oder von passiv gefischten Abfällen an Land bereitzustellen, einschließlich Regelungen für das Fischen von Abfällen. Diese Initiativen möchte der EU-Gesetzgeber jedenfalls nicht unterbinden. Die Kostendeckungssysteme, die auf der Erhebung einer zu 100% indirekten Gebühr für Abfälle im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens mit Ausnahme von Ladungsrückständen beruhen, schließen deshalb eine anderweitige Finanzierung der Entsorgung passiv gefischter Abfälle nicht aus. Rechtsansprüche auf Kostenerstattung bzw. Kostenübernahme durch die Gemeinden entstehen dadurch nicht.

Absatz 9 stellt klar, dass Binnenschiffe nicht zur Deckung der Abfallentsorgungskosten von Schiffen nach § 3 Nummer 1 herangezogen werden dürfen. Der Umgang mit Schiffsabfällen der Binnenschifffahrt wird durch das Übereinkommen vom 09. September 1996 über die Sammlung, Abgabe, und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und den Vorschriften in Abschnitt 2 des LSchAbfG zur Umsetzung des CDNI geregelt.

Absatz 11 verlangt in Umsetzung von Artikel 8 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2019/883, den Hafennutzern die Entgeltregelung und deren Berechnungsgrundlage in dem Abfallbewirtschaftungsplan zugänglich zu machen. Es kann sich anbieten, diese Transparenzvorgabe mit der Information nach § 5 Absatz 2 Nummer 4 zu verbinden.

§ 9 setzt Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Danach können Schiffen, die im Liniendienst in dichter Folge mehrere Häfen anlaufen, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie auf Antrag von der Meldepflicht nach § 6, der Entsorgungspflicht nach § 7 und der Entgeltspflicht nach § 8 befreit werden, wenn nachgewiesen ist, dass die ordnungsgemäße Entsorgung der Schiffsabfälle gewährleistet ist. Die Schiffe müssen ein und denselben Hafen mindestens einmal alle zwei Wochen anlaufen, damit ein „häufiges Anlaufen eines Hafens“ gegeben ist (§ 3 Nummer 12). § 3 Nummer 11 setzt die Definition des regelmäßigen Anlaufens eines Hafens gemäß Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2019/883 um. Schiffe im Liniendienst können auch solche Schiffe umfassen, die von einem festen Hafen aus betrieben werden, für die jedoch kein veröffentlichter Fahrplan existiert (z.B. Bunkerdienste).

Eine Befreiung wird durch die zuständige Behörde des Hafens, in dem die Abfälle gemäß den Entsorgungsverträgen abgegeben werden erteilt. Dies ergibt sich aus Absatz 3, wonach das erforderliche Ausnahmezeugnis durch diese Behörde auszustellen ist. Sie übermittelt außerdem Kopien des Ausnahmezeugnisses an die zuständigen Behörden weiterer Häfen, die von dem Schiff angelaufen werden.

Die Ausnahmen können dazu beitragen, eine übermäßige Kostenbelastung insbesondere für im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzte Schiffe zu verhindern, da gerade diese Schiffe einen Beitrag leisten, Verkehr von der Straße auf den umweltfreundlicheren Wasserweg zu verlagern.

Ein Schiff darf gemäß Absatz 4 von einem Ausnahmezeugnis kein Gebrauch machen, und die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen ohne Entladen von Abfällen nicht fortsetzen, wenn keine ausreichende spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen anfallenden Abfälle vorhanden sind. Hierfür sind die Durchführungsvorgaben zur Berechnung bzw. Feststellung ausreichender spezifischer Lagerkapazitäten zu beachten (s. zu § 7).

Zu Nr. 12 (§ 10)

a) Nach § 10 Absatz 1 ist die Hafenbehörde berechtigt, die ordnungsgemäße Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie die einzelnen Entsorgungsvorgänge zu überwachen und hat solche Überprüfungen in ausreichender Zahl durchzuführen. Dies umfasst vollumfänglich die Entsorgungsprozesse innerhalb der Häfen. Damit dient § 10 Absatz 1 Satz 1 auch der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2, wonach die EU-Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, die Durchführung der Schiffsabfallbewirtschaftungspläne durch den jeweiligen Hafen zu überwachen.

§ 10 dient ebenfalls der Umsetzung von Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2019/883. Danach haben die EU-Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass alle Schiffe einer Überprüfung unterzogen werden können, um feststellen zu können, ob die Vorgaben dieser Richtlinie eingehalten werden. Jeder EU-Mitgliedstaat hat mindestens 15% der Schiffe im Geltungsbereich der Richtlinie, die seine Häfen jährlich anlaufen, zu überprüfen. Diese Vorgabe der Richtlinie bezieht sich demnach auf das gesamte Bundesgebiet. Die Richtlinie sieht keinen Verteilschlüssel für föderale Systeme vor. Regelungen zur näheren Auswahl der zu überprüfenden Schiffe enthält

Artikel 11; Vorgaben zur Erfassung von Überprüfungen sind in Artikel 14 der Richtlinie geregelt. In der Durchführungsverordnung 2022/90 der EU-Kommission vom 21.01.2022 in Bezug auf die Einzelheiten des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union für zu überprüfende Schiffe (veröffentlicht am 24.01.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union L 15/1) sind die Einzelheiten des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union festgelegt (Artikel 11 Absatz 2 UAbs. 2 der Richtlinie (EU) 2019/883).

Der Umsetzung dieser Maßgaben dient § 10. Dem durch die Richtlinie (EU) 2019/883 vorgegebenen Prüfungsumfang dürfte eine Prüfquote von 15% der meldepflichtigen seegehenden Schiffe für jede Umschlaganlage in NRW-Häfen, die in den Anwendungsbereich des LSch-AbfG nach § 2 Abs. 1 S. 2 fallen, ausreichend Rechnung tragen. Die risikobasierte Auswahl der Überprüfungen sollte im jeweiligen Einzelfall unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Gegebenheiten im jeweiligen Hafen erfolgen und im Vollzug von der zuständigen Überwachungsbehörde festzulegen, unter Beachtung der ausführenden Bestimmungen zum risikobasierten Auswahlmechanismus.

b) Die umfassende Verpflichtung nach Absatz 2, den zuständigen Behörden und deren Bediensteten den Zugang zu Grundstücken, baulichen Anlagen und Schiffen zur Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit zu gewähren, ist zwingend erforderlich, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes und damit der Richtlinie (EU) 2019/883 sicherzustellen. Dies gilt auch für die umfassenden Auskunfts- und Nachweispflichten gegenüber den Behörden nach Satz 5. Damit ein Vergleich der tatsächlich an Bord eines Schiffes befindlichen Abfallmengen mit den Angaben in der Meldung nach § 6 erfolgen kann, muss den zuständigen Behörden außerdem ermöglicht werden, die tatsächlich an Bord befindlichen Abfallmengen festzustellen. Die Abgabe von entsprechenden Erklärungen der Kapitäne genügt dafür nicht. Durch die ausdrückliche Einschränkung des Grundrechts auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Grundgesetz) in Satz 3 und 4 wird dem Zitiergebot Rechnung getragen. Das Recht zum Einblick in die Schiffspapiere trägt den hafenspezifischen Gegebenheiten Rechnung und ermöglicht eine angemessene, dem Hafenwesen Rechnung tragende Überwachung.

Durch die Bezugnahme auf § 47 KrWG in Satz 8 wird insbesondere den Bestimmungen zum Betretungsrecht für Wohn- und Geschäftsräume und dem Auskunftsverweigerungsrecht in bestimmten Fällen (vgl. § 47 Absätze 1, 5 KrWG) Rechnung getragen.

c) Sind Sportboothäfen von der Aufstellung eines Schiffsabfallbewirtschaftungsplan befreit (§ 5 Absatz 5), ist die Hafenbehörde berechtigt zu prüfen, ob ausreichende Vorrichtungen zur Abgabe von Schiffsabfällen bereitstehen. Dies entspricht den Anforderungen aus § 4 Absatz 1. Dabei sind auch hafenbetriebliche Aspekte zu berücksichtigen.

d) Durch Absatz 4 wird die Hafenbehörde ermächtigt, alle Maßnahmen zu treffen, die zur Durchführung und Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes notwendig sind. Zur Durchsetzung der Bestimmungen ist im Einzelfall auch das Festhalten des Schiffes möglich, bis den Bestimmungen entsprochen wurde (Satz 2). Dies sieht Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2019/883 vor. Ein Festhalten ist in der Regel notwendig, wenn die Gefahr besteht, dass das Schiff seine Abfälle auf See entsorgt, weil im nächsten Hafen keine ausreichenden Sammelrichtungen zur Verfügung stehen oder wenn erkennbar ist, dass Abfälle an Bord nicht sachgemäß gelagert werden, z.B. offen auf Deck. Damit kann eine gesetzeswidrige Entsorgung festgestellt, verhindert und geahndet werden. Für Maßnahmen und Anordnungen können Gebühren erhoben werden.

e) Absatz 6 dient der Umsetzung von Art. 14 der Hafenessorgungsrichtlinie.

Zu Nr. 13

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 14 (§ 11)

Diese Vorschrift bestimmt die zur Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden. Danach ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr oberste Hafenbehörde, die Bezirksregierung Düsseldorf obere Hafenbehörde und Hafenbehörde die örtliche Ordnungsbehörde. Zuständige Abfallwirtschaftsbehörden sind die durch § 18 Landesabfallgesetz bestimmten Behörden; danach ist oberste Abfallwirtschaftsbehörde das Ministerium für Umwelt und Naturschutz und Verkehr, obere Abfallwirtschaftsbehörde die Bezirksregierung und untere Abfallwirtschaftsbehörde der Kreis oder die kreisfreie Stadt.

Zu Nr. 15 (§ 12)

a) Gemäß Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2019/883 müssen Vorschriften über Sanktionen bei Verstößen gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie erlassen werden. Die diesbezüglich vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Der Umsetzung dieser Maßgaben dient § 12.

b) Absatz 3 regelt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung der in Absatz 1 normierten Ordnungswidrigkeiten.

Zu Nr. 16 (§ 13)

§ 13 setzt Artikel 15 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Zu Nr. 17 bis Nr. 20

Redaktionelle Änderungen.

## **Zu Artikel 2**

Zu Nr. 1 bis 15: Redaktionelle Änderungen.