

GESETZENTWURF

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V)

A Problem und Ziel

Mit der am 7. Juni 2019 veröffentlichten Richtlinie (EU) 2019/883 wurde die bisher für die Schiffsabfallentsorgung einschlägige Richtlinie 2000/59/EG aufgehoben. Zudem erfolgten ergänzende Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle sowie der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe.

Ziel der Richtlinie 2000/59/EG war es, durch die Umsetzung von Teilen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) die Übergabe von Schiffsabfällen für anlaufende Schiffe in den Häfen zu regeln. Rund 17 Jahre nach ihrem Inkrafttreten bedurfte die Richtlinie 2000/59/EG einer Anpassung, die unter anderem durch die Fortentwicklung des MARPOL-Übereinkommens und seiner Anlagen notwendig geworden ist.

Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 erfolgt eine weitestgehende Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen, insbesondere in Bezug auf Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und Formulare. Die vollständige Angleichung ist allerdings nicht möglich, da der Schwerpunkt der Richtlinie auf dem Hafenbetrieb liegt, während sich das MARPOL-Übereinkommen vorwiegend auf Tätigkeiten auf See konzentriert. Die Richtlinie behandelt zudem die rechtlichen, operativen und finanziellen Zuständigkeiten aller Akteure im Einzelnen. Darüber hinaus gilt die Richtlinie grundsätzlich für alle Schiffe auf See und alle von ihnen angelaufenen EU-Häfen.

Im Detail regelt die Richtlinie (EU) 2019/883 die landseitige Abfallbewirtschaftung von Schiffsabfällen in Häfen durch Bestimmungen, die die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen gewährleisten. Die Vorgaben regeln die rechtlichen, praktischen und finanziellen Zuständigkeiten an der Schnittstelle Land-See und ergänzen die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens. Die Regelungen zum Umgang mit Abfällen wurden auf weitere Schiffsabfälle ausgedehnt. Nunmehr sind auch Abfälle, insbesondere Rückstände aus den Abgasreinigungssystemen von Schiffen, nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischte Abfälle in der Richtlinie enthalten.

Das mit der Richtlinie (EU) 2019/883 vorgeschlagene Kostendeckungssystem ist gegenüber den Vorgaben der alten Richtlinie strenger hinsichtlich der Grundsätze, die bei der Festlegung der indirekten Gebühr für Schiffsabfälle, einschließlich der passiv gefischten Abfälle, anzuwenden sind.

Da das Einbringen von Schiffsabfällen erheblich zum Problem der Abfälle im Meer beiträgt, wird ein „sondergebührenfreies System“ vorgeschlagen, bei dem die Zahlung einer indirekten Gebühr Schiffen das Recht einräumen soll, den gesamten an Bord befindlichen Schiffsabfall nach Anlage V MARPOL-Übereinkommen, der sich im Rahmen der gemeldeten maximalen spezifischen Ladekapazität hält, zu entladen, ohne zusätzliche direkte Gebühren zahlen zu müssen. Unter diesem Regime soll auch die Entsorgung von alten Fischernetzen und passiv gefischten Abfällen erfolgen.

Die Richtlinie trägt zum Erreichen der Ziele der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie - Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (ABl. L 164 vom 25. Juni 2008, S. 19) – bei, die dem Schutz der Meeresumwelt dient und das Erreichen eines guten Umweltzustands aller Meeresgewässer der Europäischen Union anstrebt. Außerdem wird den Vorgaben der Abfallrahmenrichtlinie entsprochen, indem sie in Häfen verbesserte Abfallbewirtschaftungsverfahren vorsieht, die mit dem Verursacherprinzip und der Abfallhierarchie der Europäischen Union im Einklang stehen. Berücksichtigt wird auch die Strategie der Europäischen Kommission für die Kreislaufwirtschaft zur Verringerung der an Stränden gefundenen Abfälle aus dem Meer sowie auf See verloren gegangenes Fanggerät. Abschließend ist die Richtlinie (EU) 2019/883 eine Maßnahme im Rahmen der EU-Kunststoffstrategie zur Regelung des Eintrages von Abfällen in die Meere aus Quellen auf See.

Die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 sind durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 24 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 bis zum 28. Juni 2021 umzusetzen gewesen.

B Lösung

Der vorliegende Gesetzentwurf setzt die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

C Alternativen

Keine.

Wird das Ablösungsgesetz nicht erlassen, kann der Europäische Gerichtshof finanzielle Sanktionen gegen die Bundesrepublik Deutschland im Zuge des durch die Europäische Kommission eröffneten Vertragsverletzungsverfahrens nach den Artikel 258 bis 261 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gegen die Bundesrepublik Deutschland verhängen.

D Notwendigkeit (§ 3 Absatz 1 Satz 1 GGO II)

Die oben genannten Änderungen können nur durch Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes vorgenommen werden. Aufgrund der zahlreichen Anpassungen und der angestrebten einheitlichen Vorgehensweise der deutschen Küstenländer bei der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 wird das bisherige Schiffsabfallentsorgungsgesetz durch ein Ablösungsgesetz ersetzt.

E Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte des Landes und der Kommunen

1 Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine.

2 Vollzugaufwand

Das Gesetz verursacht für die zuständigen kommunalen Hafenbehörden einen zusätzlichen jährlichen Vollzugaufwand, insbesondere für die zuständigen kommunalen Hafenbehörden gewerblicher Häfen. Die speziell vom Land eingerichtete sowie hafenstandortübergreifende Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen im Land Mecklenburg-Vorpommern nimmt zwar sämtliche Aufgaben hinsichtlich der elektronischen Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und bzw. oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten gemäß den Richtlinien 2002/59/EG und 2010/65/EU wahr. Für solche meldepflichtigen Schiffe sind jedoch im novellierten Gesetz konkrete Überwachungs- und Kontrollvorgaben vorgesehen, die von den zuständigen kommunalen Hafenbehörden auszuführen sind. Soweit mit dem erhöhten Vollzugaufwand finanzielle Mehrbelastungen für die Kommunen einhergehen, insbesondere den Aufgabenkosten keine kostendeckenden Einnahmen gegenübergestellt werden können, werden die kommunalen Mehrbelastungen im Sinne des Konnexitätsprinzips nach Artikel 72 Absatz 3 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern durch das Land ausgeglichen. Der insoweit erforderliche Kostenausgleich wird ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes ermittelt. Auf dieser Grundlage erfolgen ein rückwirkender Kostenausgleich und die Zahlung von Abschlägen auf erwartete zukünftige Belastungen. Im Abstand von zwei Jahren, erstmalig drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, werden die Abschlagszahlungen zur Abrechnung gebracht und neue Abschläge festgesetzt.

Für die zuständigen Abfallbehörden in Mecklenburg-Vorpommern wird der Vollzugsaufwand durch die Verlängerung der Gültigkeit von Abfallbewirtschaftungsplänen von drei auf fünf Jahre geringfügig verringert. Darüber hinaus entfällt die Erstellungspflicht zu einem Abfallbewirtschaftungsplan für kleine nicht gewerbliche Häfen, die selten oder wenig und jeweils zudem ausschließlich von Sportbooten angelaufen werden bei Integration in das Entsorgungssystem der Kommune. Dieser Ausnahmetatbestand von der Pflicht zur Erstellung eines Abfallbewirtschaftungsplans führt zu einer weiteren Entlastung der Abfallbehörden.

F Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entsteht der Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand. Für die Betreiber von Häfen entstehen durch die Gebührendeckung für die Entsorgung der Schiffsabfälle keine zusätzlichen Kosten.

G Bürokratiekosten

Keine.

**DIE MINISTERPRÄSIDENTIN
DES LANDES
MECKLENBURG-VORPOMMERN**

Schwerin, den 30. April 2022

An die
Präsidentin des Landtages
Mecklenburg-Vorpommern
Frau Birgit Hesse
Lennéstraße 1

19053 Schwerin

Betr.: Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen den von der Landesregierung am 26. April 2022 beschlossenen Entwurf des vorbezeichneten Gesetzes mit Begründung.

Ich bitte Sie, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen.

Federführend ist das Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt.

Mit freundlichen Grüßen

Manuela Schwesig

ENTWURF

eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V)

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht:

Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften

- § 1 Ziel
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Geltungsbereich

Abschnitt 2 Bereitstellung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen

- § 4 Hafenauffangeinrichtungen
- § 5 Abfallbewirtschaftungspläne

Abschnitt 3 Entladung von Schiffsabfällen

- § 6 Voranmeldung von Schiffsabfällen
- § 7 Entladung von Schiffsabfällen
- § 8 Kostendeckungssysteme für die Entsorgung von Schiffsabfällen
- § 9 Ausnahmen

Abschnitt 4 Zuständigkeiten, Überwachung, Ordnungswidrigkeiten

- § 10 Zuständigkeiten
- § 11 Durchführung und Überwachung der Entsorgung
- § 12 Ordnungswidrigkeiten

Abschnitt 5 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- § 13 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften

§ 1 Ziel

Dieses Gesetz dient 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. Juni 2019, S. 116). Es soll dazu beitragen, das Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, insbesondere das illegale Einbringen, durch Schiffe zu verringern. Mit einer Verbesserung der Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände wird der Meeresumweltschutz verstärkt.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet der Ausdruck

1. **Schiff:** ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird, auch Fischereifahrzeuge, Sportboote, Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmende Geräte;
2. **MARPOL-Übereinkommen:** das internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. März 1996 (BGBl. II S. 399) in der jeweils geltenden Fassung;
3. **Schiffsabfälle:** alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder beim 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; Abfälle im Sinne dieses Gesetzes sind alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss;
4. **Ladungsrückstände:** die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden oder Löschen an Deck, in Laderäumen oder Tanks verbleiben, einschließlich der beim Laden oder Löschen anfallenden Überreste und Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand und des nach einer Reinigung angefallenen Waschwassers, jedoch ohne die nach dem Fegen an Deck verbleibenden Ladungstäube und ohne den Staub auf den Außenflächen des Schiffes;
5. **passiv gefischte Abfälle:** Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden;
6. **Hafenauffangeinrichtung:** jede feste, schwimmende oder mobile Vorrichtung, die die Dienstleistung des Auffangens von Schiffsabfällen erbringen kann;
7. **Fischereifahrzeug:** ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeresressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
8. **Sportboot:** ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge von mindestens 2,5 Meter, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird;
9. **Hafen:** einen Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es vornehmlich dazu dient, Schiffe aufzunehmen;

10. **ausreichende Lagerkapazität:** das Vorhandensein von genügend Kapazität, um die Schiffsabfälle, einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Schiffsabfälle, ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord zu lagern;
11. **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;
12. **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 Zwischenstopps;
13. **häufiges Anlaufen eines Hafens:** das Anlaufen eines bestimmten Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen;
14. **Hafenbetreiber:** die für die Infrastruktur des Hafens oder Hafenteils verantwortliche natürliche oder juristische Person nach dem Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz vom 10. Juli 2008 (GVOBl. M-V. S. 296), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 2018 (GVOBl. M-V S. 274), in der jeweils geltenden Fassung;
15. **Betreiber der Hafenauffangeinrichtung:** die natürliche oder juristische Person, die die rechtliche oder tatsächliche Verfügungsgewalt über die Hafenauffangeinrichtung innehat;
16. **Makler eines Schiffes:** die natürliche oder juristische Person, die die Aufgaben eines örtlichen Vertreters des Betreibers eines Schiffes wahrnimmt;
17. **SafeSeaNet:** das System der Europäischen Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs;
18. **GISIS:** das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eingerichtete Globale Schifffahrtssystem;
19. **Betreiber eines Schiffs:** die natürliche oder juristische Person, die die rechtliche oder tatsächliche Verfügungsgewalt über ein Schiff innehat.

§ 3 Geltungsbereich

- (1) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für alle Schiffe, die einen Hafen im Land Mecklenburg-Vorpommern anlaufen oder in diesem betrieben werden, hiervon ausgenommen sind
1. Schiffe, die ausschließlich für Hafendienste nach Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) 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 057 vom 3. März 2017, S.1), die durch die Verordnung (EU) 2020/697 (ABl. L 165 vom 25. Mai 2020, S. 7) geändert worden ist, eingesetzt werden, zu diesen zählen Lotsendienste, Fahrgastdienste, Schleppen, Festmachen, Ladungsumschlag, Betankung, Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,
 2. Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die im Eigentum eines Hoheitsträgers stehen oder von ihm betrieben werden und gegenwärtig nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzt sind.

(2) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für alle Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, die üblicherweise von in den Geltungsbereich des Absatzes 1 fallenden Schiffen angelaufen werden.

(3) Den nach Absatz 1 ausgenommenen Schiffen ist freigestellt, die Hafenauffangeinrichtungen auf eigene Kosten zu benutzen.

Abschnitt 2

Bereitstellung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen

§ 4

Hafenauffangeinrichtungen

(1) Die Hafenbetreiber haben zu gewährleisten, dass den in die Häfen üblicherweise einlaufenden Schiffen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle zur Verfügung gestellt werden. Hafenauffangeinrichtungen sind als ausreichend anzusehen, wenn sie geeignet sind, Art und Menge von Schiffsabfällen der den jeweiligen Hafen üblicherweise anlaufenden Schiffe unter Vermeidung unnötiger Verzögerungen aufzunehmen. Dabei ist dem Betriebsbedarf der Hafennutzer, der Größe und der geographischen Lage des Hafens, der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe sowie den erteilten Ausnahmen nach § 9 Rechnung zu tragen.

(2) Alle am Entladen oder Auffangen von Schiffsabfällen beteiligten Parteien haben unnötige Verzögerungen beim Entladen oder Auffangen von Schiffsabfällen zu unterlassen. Die Haftung bei Verstößen gegen die Pflichten nach Satz 1 richtet sich nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Satz 1 stellt dabei ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches dar.

§ 5

Abfallbewirtschaftungspläne

(1) Die Hafenbetreiber sind verpflichtet, vor der Inbetriebnahme eines Hafens Abfallbewirtschaftungspläne aufzustellen und von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Bei wesentlichen Änderungen des Hafenbetriebes haben die Hafenbetreiber die Abfallbewirtschaftungspläne unverzüglich fortzuschreiben und die Fortschreibung von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Tritt keine wesentliche Änderung des Hafenbetriebes ein, haben die Hafenbetreiber spätestens fünf Jahre nach der letzten genehmigten Aufstellung oder Fortschreibung eines Abfallbewirtschaftungsplans diesen fortzuschreiben und die Fortschreibung von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Eine wesentliche Änderung des Hafenbetriebes kann sich dabei insbesondere aus einer strukturellen Veränderung der anlaufenden Schiffe, der Entwicklung einer neuen Infrastruktur und aus Bedarfsänderungen für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen ergeben. Der Inhalt der Abfallbewirtschaftungspläne ergibt sich aus Anlage 1.

(2) Vor der erstmaligen Aufstellung und jeder Fortschreibung der Abfallbewirtschaftungspläne sind die Hafенbetreiber verpflichtet, den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen, den Hafennutzern oder deren Vertretern, den berührten Trägern öffentlicher Belange sowie den die erweiterte Herstellerverantwortung umsetzenden Organisationen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Auf Verlangen der zuständigen Behörde haben die Hafенbetreiber die ordnungsgemäße Beteiligung nach Satz 1 nachzuweisen. Die Betreiber der Hafenauffangeinrichtungen haben den Hafенbetreibern die für die Aufstellung und Fortschreibung der Abfallbewirtschaftungspläne erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

(3) Die Hafенbetreiber erstellen unverzüglich nach der genehmigten Aufstellung oder Fortschreibung eines Abfallbewirtschaftungsplans von diesem eine Zusammenfassung und machen diese den Hafennutzern im Internet öffentlich bekannt. Die Zusammenfassung des Abfallwirtschaftsplans enthält folgende Angaben:

1. eine Auflistung der Standorte der Hafenauffangeinrichtungen für die verschiedenen Arten von Schiffsabfällen,
2. eine Auflistung der üblicherweise bewirtschafteten Schiffsabfälle,
3. die Kontaktdaten der Betreiber der Hafenauffangeinrichtungen,
4. eine Kurzbeschreibung der Verfahren für die Übergabe und das Auffangen der Schiffsabfälle und
5. eine Kurzbeschreibung des Kostendeckungssystems.

Die Hafенbetreiber melden die Daten nach Satz 2 unverzüglich, vorzugsweise elektronisch, an die Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen im Land Mecklenburg-Vorpommern zum Zweck der Weitergabe an das SafeSeaNet und halten diese Daten auf dem neuesten Stand. Die Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldung im Land Mecklenburg-Vorpommern informiert die zuständige Behörde über die erfolgte Meldung nach Satz 3.

(4) Unterhält ein Hafенbetreiber im Land Mecklenburg-Vorpommern mehrere Häfen oder wird in mehreren Häfen im Land Mecklenburg-Vorpommern die Entsorgung von Schiffsabfällen gleichartig durchgeführt, kann unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens ein gemeinsamer Abfallbewirtschaftungsplan für diese Häfen aufgestellt werden. Dabei ist der Bedarf an Hafenauffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen einzeln anzugeben.

(5) Ausgenommen von den Absätzen 1 bis 3 sind kleine nichtgewerbliche Häfen, die selten oder wenig und ausschließlich von Sportbooten angelaufen werden, sofern in diesen Häfen unter Beachtung der Gewerbeabfallverordnung vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, die Hafenauffangeinrichtungen an das vom örtlich zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger vorgehaltene Abfallbewirtschaftungssystem angeschlossen sind und die Hafенbetreiber den Hafennutzern Informationen über die Nutzung dieses Abfallbewirtschaftungssystems zur Verfügung stellen. Wird die Ausnahme nach Satz 1 angewendet, haben die betroffenen Hafенbetreiber den Namen und die geographischen Koordinaten des Hafens unverzüglich, vorzugsweise elektronisch, an die Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen im Land Mecklenburg-Vorpommern zum Zweck der Weitergabe an das SafeSeaNet zu melden. Die betroffenen Hafенbetreiber haben die Anwendung der Ausnahme nach Satz 1 und die Erfüllung der Meldepflicht nach Satz 2 der zuständigen Behörde anzuzeigen. Sie haben auf Verlangen der zuständigen Behörde dieser die Erfüllung der Ausnahmevoraussetzungen nach Satz 1 und der Meldepflicht nach Satz 2 nachzuweisen.

(6) Die zuständige Behörde bewertet und genehmigt die Abfallbewirtschaftungspläne. Sie überwacht deren Durchführung sowie die Einhaltung der Pflichten nach den Absätzen 1 bis 5. § 11 Absatz 1, 2 und 3 Satz 1 gilt entsprechend.

Abschnitt 3

Entladung von Schiffsabfällen

§ 6

Voranmeldung von Schiffsabfällen

(1) Der Betreiber, der Makler oder der Schiffsführer eines Schiffes (Meldeverantwortliche), das in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.6.2002 (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10) fällt und einen Anlauf in einem Hafen im Land Mecklenburg-Vorpommern beabsichtigt, hat die Angaben nach Anlage 2 zu melden

1. mindestens 24 Stunden vor Ankunft, soweit der Anlaufhafen bekannt ist,
2. anderenfalls unverzüglich sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt, oder
3. bei einer Fahrdauer von weniger als 24 Stunden aus dem zuletzt angelaufenen Hafen unverzüglich beim Auslaufen dieses Hafens.

(2) Die Meldung nach Absatz 1 ist gemäß § 10 Absatz 2 der Hafenverordnung vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V S. 355), die zuletzt durch Verordnung vom 14. Dezember 2017 (GVOBl. M-V 2018 S. 2) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, durch den Meldeverantwortlichen elektronisch über eine bekannt gemachte Eingangsschnittstelle (Hafeninformationssystem) zu senden oder direkt in das Datenerfassungsmodul des Zentralen Meldeportals im Sinne des Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2190) in der jeweils geltenden Fassung einzugeben. Die jeweils gültigen Kontaktdaten der Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen im Land Mecklenburg-Vorpommern und der Eingangsschnittstellen werden im Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Verkehrsblatt) bekannt gegeben.

(3) Für die Abgabe der Meldung nach Absatz 1 ist die Registrierung des Meldeverantwortlichen beim Zentralen Meldeportal nach dem Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetz oder bei dem zugelassenen Hafeninformationssystem erforderlich.

(4) Die Angaben der Meldung nach Absatz 1 sind mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Behörden vorzulegen. Die Vorlage hat auf Verlangen der zuständigen Behörde in elektronischer Form zu erfolgen.

§ 7

Entladung von Schiffsabfällen

(1) Der Schiffsführer entlädt in dem angelaufenen Hafen gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle seine an Bord mitgeführten Schiffsabfälle in einer Hafenauffangeinrichtung. Wenn der Schiffsführer dieser Entladepflicht nicht selbständig nachkommt, hat die zuständige Behörde die Entladung aller an Bord befindlichen Schiffsabfälle nach Satz 1 anzuordnen.

(2) Die Entladepflicht nach Absatz 1 besteht nicht, wenn aus den Angaben gemäß den Anlagen 2 und 3 oder aus den Angaben, die an Bord von Schiffen außerhalb des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/59/EG verfügbar sind, hervorgeht, dass für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Weiterfahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Schiffsabfälle ausreichend spezifische Lagerkapazität vorhanden ist. Abweichend davon bleibt es in diesen Fällen jedoch bei der Entladepflicht nach Absatz 1, wenn

1. der nächste Anlaufhafen unbekannt ist,
2. im nächsten Anlaufhafen keine ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung stehen oder
3. auf Grundlage verfügbarer Angaben, einschließlich der elektronisch in dem SafeSeaNet oder im GISIS verfügbaren Angaben, nicht festgestellt werden kann, ob im nächsten Anlaufhafen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung stehen.

Ebenso besteht die Entladepflicht nach Absatz 1 nicht für Abwasser, soweit es nach den geltenden Vorschriften, insbesondere nach § 9 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung vom 13. August 2014 (BGBl. I S. 1371), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und den Bestimmungen der Regel 11 der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens, auf See eingeleitet werden darf.

(3) Die Entladung der Schiffsabfälle soll in der hafenüblichen Regelarbeitszeit erfolgen, sofern die vorgesehene Liegezeit des Schiffes dieses zulässt und eine Entladung ohne unnötige Verzögerungen erfolgen kann. Der Schiffsführer hat die Schiffsabfälle zur Entladung bereitzustellen und den Bordbetrieb so einzurichten, dass mit der Entladung unverzüglich begonnen und diese vollständig durchgeführt werden kann. Schiffsabfälle aus Tanks müssen bei Umgebungstemperatur pumpfähig sein. Der Schiffsführer hat den Entladungsvorgang zu überwachen und durch Personal zu unterstützen.

(4) Der Meldeverantwortliche hat 24 Stunden vor Ankunft oder bei einer Fahrtdauer von weniger als 24 Stunden bei Verlassen des letzten Hafens eine erforderliche Entsorgung von Schiffsabfällen in einer Hafenauffangeinrichtung unverzüglich zu beauftragen, sodass es aufgrund des Zeitpunktes der Beauftragung zu keiner unnötigen Verzögerung im Entladevorgang kommt.

(5) Der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung oder die Behörde des Hafens, in dem die Schiffsabfälle entladen wurden, bescheinigt unverzüglich nach Beendigung des Entladevorgangs die Art und Menge der entladenen und aufgefangenen Schiffsabfälle, stellt dazu eine Bescheinigung nach Anlage 3 (Abfallabgabebescheinigung) aus und übermittelt diese unverzüglich nach ihrer Ausstellung dem Schiffsführer. Wird die Abfallabgabebescheinigung von dem Betreiber der Hafenauffangeinrichtung ausgestellt, hat dieser die Bescheinigung auch unverzüglich an die zuständige Behörde zu übermitteln. Die Bescheinigungspflicht nach Satz 1 gilt nicht für kleine Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder in kleinen, entlegenen Häfen, sofern diese Häfen durch die zuständige Behörde an SafeSeaNet gemeldet wurden.

(6) Der Meldeverantwortliche übermittelt unverzüglich elektronisch nach Eingang der Abfallabgabebescheinigung die darin enthaltenen Daten dem Zentralen Meldeportal des Bundes im Sinne des Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetzes oder einer bekanntgemachten Eingangsschnittstelle (Hafeninformationssystem) zum Zweck der Weitergabe an das SafeSeaNet.

(7) Die Angaben der Abfallabgabebescheinigung sind mindestens zwei Jahre ab Ausstellungsdatum an Bord mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen. Die Vorlage hat auf Verlangen der zuständigen Behörde elektronisch zu erfolgen.

§ 8

Kostendeckungssysteme für die Entsorgung von Schiffsabfällen

(1) In den Häfen erheben die Hafenbetreiber von allen Schiffen, unabhängig von der tatsächlichen Benutzung der Hafenauffangeinrichtungen, ein pauschaliertes Entgelt für die Entsorgung, einschließlich des Auffangens, von Schiffsabfällen mit Ausnahme von

1. Ladungsrückständen,
2. Abfällen gemäß der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens aus Abgasreinigungssystemen und
3. Abfällen gemäß der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfällen, soweit deren jeweiliges entladenes Volumen die jeweils nach § 6 Absatz 1 gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität übersteigt.

Die Höhe des pauschalierten Entgeltes richtet sich nach Art, Größe und Kategorie des Schiffes, der Gefährlichkeit der Schiffsabfälle und der Entsorgung inner- oder außerhalb regulärer Betriebszeiten im Hafen. Das pauschalierte Entgelt ist so zu bestimmen, dass daraus vollständig die indirekten Kosten nach Spalte 2 der Anlage 4 und anteilig zu mindestens 30 % der direkten Kosten des Vorjahres nach Spalte 1 der Anlage 4 gedeckt werden. Mit dem pauschalierten Entgelt sind bei der Entsorgung, einschließlich des Auffangens, von Abfällen gemäß der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfällen, soweit deren jeweiliges entladenes Volumen die jeweils nach § 6 Absatz 1 gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität nicht übersteigt, bereits alle indirekten und direkten Kosten nach Anlage 4 abgegolten. Die Kostendeckung für Schiffsabfälle nach Satz 1 Nummer 1 bis 3 richtet sich nach Absatz 5.

(2) Unabhängig von der tatsächlichen Benutzung der Hafenauffangeinrichtung ist das pauschalierte Entgelt mit dem Einlaufen des Schiffes in das Hafengebiet sofort fällig, sofern die Hafenordnung keinen abweichenden Fälligkeitszeitpunkt vorsieht. Zahlungspflichtig sind Reeder, Eigner oder Charterer eines Schiffes. Mehrere Zahlungsschuldner haften gesamtschuldnerisch. Mit der vollständigen Zahlung des pauschalierten Entgelts an den Hafenbetreiber entsteht zugunsten der Zahlungsschuldner der Anspruch, die Schiffsabfälle, deren Entsorgung über das pauschalierte Entgelt abgedeckt werden, im angelaufenen Hafen nach Maßgabe des § 7 zu entladen.

(3) Um zu vermeiden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, kann, soweit erforderlich, das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel den Hafenbetreibern die Kosten für die Entsorgung dieser Schiffsabfälle vollständig oder anteilig erstatten. Soweit möglich kann dies unter der Nutzung von Einnahmen erfolgen, die durch die alternativen Finanzierungssysteme, einschließlich Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbarer Unionsfinanzierungsmittel, nationaler oder regionaler Finanzierungsmittel generiert werden.

(4) Das pauschalierte Entgelt nach Absatz 1 wird auf Antrag des Schiffsführers oder der Betreiber eines Schiffes nach Zustimmung der zuständigen Behörde reduziert, wenn

1. die Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, insbesondere wenn das Schiff im Kurzstrecken-Seehandel eingesetzt wird, eine Reduzierung des pauschalierten Entgeltes begründet oder
2. die Bauart, die Ausrüstung und der Betrieb des Schiffes zeigen, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich nach den von der Kommission der Europäischen Union hierfür erlassenen Kriterien bewirtschaftet.

(5) Die Kosten der Entsorgung, einschließlich der Kosten des Auffangens, für Schiffsabfälle nach Anlage 4, die über das pauschalierte Entgelt nach Absatz 1 nicht gedeckt werden, stellen die Hafentreibhaber dem Reeder, Eigner oder Charterer eines Schiffes auf Grundlage der Art und Menge der tatsächlich vom Schiff entladenen Schiffsabfälle als entsorgungsspezifisches Entgelt gesondert in Rechnung.

(6) Die Hafentreibhaber haben die Höhe der pauschalierten sowie entsorgungsspezifischen Entgelte und dessen jeweiliger Berechnungsgrundlagen im Abfallbewirtschaftungsplan nach § 5 bekanntzumachen. Die Bekanntgabe kann ergänzend dazu zusätzlich in der Hafentgeltordnung erfolgen. Bei fehlender Pflicht zur Erstellung eines Abfallbewirtschaftungsplanes gemäß § 5 Absatz 4 hat die Bekanntgabe durch die Hafentreibhaber in der Hafentgeltordnung zu erfolgen.

(7) Die Hafentreibhaber haben für die in ihren Häfen aufgefangenen passiv gefischten Abfälle jährlich Daten über Volumen und Menge anhand der von der Europäischen Kommission bekanntgemachten Formate an die oberste Abfallbehörde im Sinne des § 29 Absatz 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1997 (GVOBl. M-V S. 43), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juni 2012 (GVOBl. M-V S. 186, 187) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, zu übermitteln.

§ 9 Ausnahmen

(1) Die zuständige Behörde kann ein Schiff, das einen Hafen in ihrem Zuständigkeitsbereich anläuft oder anlaufen wird, auf Antrag des Schiffsführers oder des Betreibers eines Schiffes in diesem Hafen von der Voranmeldepflicht nach § 6, der Entladepflicht nach § 7 und der Pflicht zur Zahlung des pauschalierten Entgelts nach § 8 ganz oder teilweise befreien, wenn

1. das Schiff im Liniendienst eingesetzt ist, bei dem ein Hafen häufig und regelmäßig angelaufen wird, eingesetzt ist,
2. die Entladung aller Schiffsabfälle und die Entrichtung eines Entgelts für die Entsorgung aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Reeder, Eigner oder Charterer eines Schiffes und einem Betreiber eines auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafens sichergestellt ist und diese Vereinbarung
 - a) anhand eines unterzeichneten Vertrags mit diesem Hafentreibhaber oder einem Abfallentsorgungsunternehmen und durch Abfallabgabebescheinigungen belegt wird,
 - b) allen Hafentreibhabern auf der Fahrtstrecke des Schiffes gemeldet wurde und
 - c) von dem Betreiber des Hafens akzeptiert wurde, in dem Entladung und Zahlung erfolgen und der ein Hafen der Europäischen Union oder ein anderer Hafen ist, in dem ausweislich der auf elektronischem Wege an das SafeSeaNet und an das GISIS gemeldeten Angaben geeignete Einrichtungen vorhanden sind und

3. sich die Befreiung nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie die Meeresumwelt auswirkt.

(2) Die Landesregierung kann durch Rechtsverordnung weitere Befreiungstatbestände von der Voranmeldepflicht nach § 6, der Entladepflicht nach § 7 und der Pflicht zur Zahlung des pauschalierten Entgelts nach § 8 bestimmen, soweit hierfür ein Bedürfnis besteht und sich die Befreiung nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie die Meeresumwelt auswirkt.

(3) Eine Befreiung nach Absatz 1 oder aufgrund einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 entbindet den Schiffsführer nicht von der Pflicht nach § 7 Absatz 1 Satz 1 zur Entladung von allen an Bord befindlichen Schiffsabfällen, wenn eine ausreichende spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Weiterfahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Schiffsabfällen nicht vorhanden ist. Kommt ein Schiffsführer dieser Entladepflicht nicht nach, darf er die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen nicht fortsetzen. Im Fall einer Entladung nach Satz 1 gilt § 8 fort.

(4) Wird eine Befreiung nach Absatz 1 oder aufgrund einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 erteilt, erstellt die nach Absatz 1 Satz 1 örtlich zuständige Behörde ein Ausnahmezeugnis nach dem Muster der Anlage 5 und übermittelt unverzüglich

1. Kopien des Zeugnisses vorzugsweise elektronisch an die zuständigen Behörden weiterer Häfen, die von dem Schiff angelaufen werden sowie
2. die Daten des Ausnahmezeugnisses elektronisch an die Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen im Land Mecklenburg-Vorpommern zum Zweck der Weitergabe an das SafeSeaNet.

Abschnitt 4 Zuständigkeiten, Überwachung, Ordnungswidrigkeiten

§ 10 Zuständigkeiten

(1) Die Oberbürgermeister der kreisfreien Städte, die Bürgermeister und Oberbürgermeister der großen kreisangehörigen Städte, die Bürgermeister der amtsfreien Gemeinden und die Amtsvorsteher der Ämter als Ordnungsbehörden (Hafenbehörden) sind zuständig für die Durchführung dieses Gesetzes, soweit nicht in Absatz 2 und 3 etwas anderes bestimmt ist. Die Hafenbehörden unterstehen dabei der Fachaufsicht der obersten Hafenbehörde im Sinne des § 11 Absatz 1 Satz 1 des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes. Die Hafenbehörden nehmen die Zuständigkeiten als Aufgaben im übertragenen Wirkungskreis wahr.

(2) Die Staatlichen Ämter für Landwirtschaft und Umwelt sind als untere Abfallbehörden zuständig für die Durchführung des § 5. Die Staatlichen Ämter für Landwirtschaft und Umwelt unterstehen dabei der Fachaufsicht der obersten Abfallbehörde.

(3) Neben den Hafenbehörden sind auch die Polizeibehörden Mecklenburg-Vorpommern zuständig für die Durchführung des § 11 Absatz 2. Diese unterstehen dabei der Fachaufsicht der für sie zuständigen obersten Landesbehörde.

(4) Soweit den Hafenbehörden aufgrund der Wahrnehmung ihrer Aufgaben infolge der Übertragung der Zuständigkeit hinsichtlich der Durchführung dieses Gesetzes nach Absatz 1 Satz 1 finanzielle Mehrbelastungen entstehen, werden diese durch das Land ausgeglichen. Der nach Satz 1 erforderliche Kostenausgleich wird ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ermittelt. Auf dieser Grundlage erfolgen ein rückwirkender Kostenausgleich und die Zahlung von Abschlägen auf erwartete zukünftige Belastungen. Im Abstand von zwei Jahren, erstmalig drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, werden die Abschlagszahlungen zur Abrechnung gebracht und neue Abschläge festgesetzt.

§ 11

Durchführung und Überwachung der Entsorgung

(1) Die zuständigen Behörden haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten darüber zu wachen, dass die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen ihren Verpflichtungen nach diesem Gesetz nachkommen. Dies beinhaltet insbesondere auch eine Überprüfung in den Häfen und auf den Schiffen.

(2) Bedienstete und Beauftragte der zuständigen Behörden sind berechtigt, zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1,

1. Häfen, sonstige Grundstücke und bauliche Anlagen sowie Schiffe, insbesondere zur Feststellung von Art und Menge an Bord befindlicher Schiffsabfälle, zu betreten,
2. erforderliche Auskünfte einzuholen und Nachweise zu verlangen sowie
3. Schiffspapiere und Schiffstagebücher einzusehen.

Die von Maßnahmen nach Satz 1 Nummer 1 betroffenen Personen sind zur Duldung verpflichtet; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) Die zuständige Behörde kann im Einzelfall die erforderlichen Anordnungen zur Durchführung dieses Gesetzes treffen. Sie kann insbesondere anordnen, dass ein Schiff den Hafen nicht verlässt, bevor der Schiffsführer seiner Entladepflicht nach § 7 Absatz 1 nachgekommen ist. Stellt die zuständige Behörde fest, dass ein Schiff, das von der Entladepflicht nach § 7 Absatz 1 nicht befreit ist, ohne ordnungsgemäße Entladung der Schiffsabfälle ausgelaufen ist, verständigt sie unverzüglich die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Behörde.

(4) Die zuständige Behörde überwacht Schiffe, die nach § 6 meldepflichtig sind, sowohl nach Maßgabe des risikobasierten Auswahlmechanismus der Europäischen Union nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 als auch auf Grundlage von Stichprobenkontrollen. Für nach § 6 nicht meldepflichtige Schiffe erfolgt die Überwachung durch die zuständige Behörde sowohl anlassbezogen als auch auf Grundlage von Stichprobenkontrollen. Die Überwachungen nach Satz 1 und 2 sind durch die zuständige Behörde in einem Überwachungsbericht festzuhalten, in dem insbesondere festgestellte Verstöße und angeordnete Auslaufverbote nach Absatz 3 Satz 2 zu dokumentieren sind. Die zuständige Behörde hat bei Überwachungen der nach § 6 meldepflichtigen Schiffe die Daten des Überwachungsberichts in die Überprüfungsdatenbank THETIS-EU einzutragen. Die Daten sind unverzüglich über THETIS-EU zu übermitteln, sobald

1. der Überprüfungsbericht nach Satz 3 fertiggestellt,
2. ein angeordnetes Auslaufverbot nach Absatz 3 Satz 2 aufgehoben worden ist oder
3. eine Entladepflicht nach § 7 Absatz 1 nicht besteht.

§ 12 Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen § 4 Absatz 1 in den Häfen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle nicht oder nicht vollständig zur Verfügung stellt,
 2. entgegen § 5 Absatz 1 Satz 1 und 5 einen Abfallbewirtschaftungsplan nicht, nicht vollständig, nicht rechtzeitig oder ohne Genehmigung der zuständigen Behörde aufstellt,
 3. entgegen § 5 Absatz 1 Satz 2, 3 und 5 einen Abfallwirtschaftsplan nicht, nicht vollständig, nicht rechtzeitig oder ohne Genehmigung der zuständigen Behörde fortschreibt,
 4. entgegen § 5 Absatz 2 Satz 3 eine Auskunft nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erteilt,
 5. entgegen § 5 Absatz 3 Satz 1 und 2 die Zusammenfassung eines Abfallwirtschaftsplans nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bekannt macht,
 6. entgegen § 5 Absatz 3 Satz 3 oder § 5 Absatz 5 Satz 2 oder § 6 Absatz 1 oder § 7 Absatz 6 eine Meldung nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt,
 7. entgegen § 6 Absatz 4 Satz 1 die Angaben einer Meldung nach § 6 Absatz 1 nicht oder nicht vollständig mitführt,
 8. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 1 oder § 9 Absatz 3 Satz 1 alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle nicht, nicht richtig, oder nicht vollständig entlädt,
 9. entgegen § 7 Absatz 4 eine erforderliche Entsorgung in einer Hafenauffangeinrichtung nicht oder nicht rechtzeitig beauftragt,
 10. entgegen § 7 Absatz 5 eine Abfallabgabebescheinigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausstellt oder diese nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig an den Schiffsführer oder die zuständige Behörde übermittelt,
 11. entgegen § 7 Absatz 7 Satz 1 die Angaben einer Abfallabgabebescheinigung nicht oder nicht vollständig mitführt,
 12. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 das Betreten von Häfen, sonstigen Grundstücken, baulichen Anlagen oder Schiffen nicht duldet,
 13. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 die erforderlichen Auskünfte nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erteilt oder die erforderlichen Nachweise nicht, nicht richtig oder nicht vollständig vorlegt,
 14. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 die Einsichtnahme in Schiffspapiere oder Schiffstagebücher nicht oder nicht vollständig gestattet,
 15. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Absatz 1 Satz 2 oder § 11 Absatz 3 Satz 1 oder Satz 2 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die örtlich und nach § 10 jeweils sachlich zuständige Behörde.

(4) Die Geldbußen fließen den Hafenbehörden zu, soweit diese nach Absatz 3 zuständige Behörde sind. Damit werden die den Hafenbehörden durch die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz entstehenden Verwaltungskosten abgegolten. Die Hafenbehörden tragen abweichend von § 105 Absatz 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die notwendigen Auslagen und sind ersatzpflichtig im Sinne des § 110 Absatz 4 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

Abschnitt 5
Inkrafttreten, Außerkrafttreten**§ 13**
Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Schiffsabfallentsorgungsgesetz vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V S. 679), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. August 2018 (GVOBl. M-V S. 274, 276) geändert worden ist, außer Kraft.

**Anlage 1
(zu § 5 Absatz 1 Satz 5)****Anforderungen an Abfallbewirtschaftungspläne**

In den Abfallbewirtschaftungsplänen sind alle Arten von Abfällen von Schiffen, die den betreffenden Hafen üblicherweise anlaufen, die Größe des Hafens und die Arten der einlaufenden Schiffe zu berücksichtigen.

Die Abfallbewirtschaftungspläne müssen Folgendes enthalten:

- a) eine Bewertung der Notwendigkeit einer Hafenauffangeinrichtung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schiffe, die den betreffenden Hafen üblicherweise anlaufen;
- b) eine Beschreibung der Art und Kapazität der Hafenauffangeinrichtung;
- c) eine Beschreibung der Verfahren für das Auffangen und Sammeln von Schiffsabfällen;
- d) eine Beschreibung des Kostendeckungssystems;
- e) eine Beschreibung des Verfahrens für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung;
- f) eine Beschreibung des Verfahrens für laufende Konsultationen der Hafennutzer, der mit der Abfallbehandlung beauftragten Unternehmen, der Hafenbetreiber und anderer Beteiligter und
- g) eine Übersicht über die Art und Menge der aufgefangenen und in Hafenauffangeinrichtungen behandelten Schiffsabfälle.

Ferner können die Abfallbewirtschaftungspläne Folgendes umfassen:

- a) eine Zusammenfassung der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und der Verfahren und Formalitäten für die Entladung der Schiffsabfälle in Hafenauffangeinrichtungen;
- b) eine Angabe einer Kontaktstelle im Hafen;
- c) eine Beschreibung der im Hafen vorhandenen Ausrüstungen und Verfahren für die Vorbehandlung spezifischer Abfallströme;
- d) eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der tatsächlichen Nutzung der Hafenauffangeinrichtungen;
- e) eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der von Schiffen entladenen Mengen an Schiffsabfällen;
- f) eine Beschreibung der Verfahren für die Behandlung der verschiedenen Abfallströme im Hafen.

Die Verfahren für Auffangen, Sammlung, Lagerung, Behandlung und Beseitigung von Schiffsabfällen sollten in jeder Hinsicht mit einem Umweltmanagementplan übereinstimmen, der einen fortschreitenden Abbau der Auswirkungen dieser Tätigkeiten auf die Umwelt ermöglicht. Stehen die Verfahren mit der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009¹ in Einklang, so wird diese Übereinstimmung angenommen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 761/2001, sowie die Beschlüsse der Kommission 2001/681/EG und 2006/193/EG (ABl. L 342 vom 22. Dezember 2009, S. 1).

Anlage 2
(zu § 6 Absatz 1)

Anmeldeformular für die Entladung von Schiffsabfällen in Hafenauffangeinrichtungen

Mitteilung über die Entladung von Schiffsabfällen in: (Name des Anlaufhafens gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883)

Dieses Formular sollte gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß dem MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

1. ANGABEN ZUM SCHIFF

1.1. Name des Schiffes:	1.5. Reeder oder Betreiber:
1.2. IMO-Nummer:	1.6. Unterscheidungssignal:
	MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity number — Kennnummer des mobilen Seefunkdienstes):
1.3. Bruttoreaumzahl:	1.7. Flaggenstaat:
1.4. Schiffstyp:	<input type="checkbox"/> Öltankschiff <input type="checkbox"/> Chemikalien-tankschiff <input type="checkbox"/> Massengut-schiff <input type="checkbox"/> Containerschiff <input type="checkbox"/> sonstiges Frachtschiff <input type="checkbox"/> Fahrgastschiff <input type="checkbox"/> Ro-Ro-Fracht-schiff <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)

2. ANGABEN ZU HÄFEN UND ROUTE

2.1. Ort/Bezeichnung des Terminals:	2.6. Letzter Hafen, in dem Abfälle entladen wurden:
2.2. Anlaufdatum und -zeit:	2.7. Datum der letzten Entladung:
2.3. Auslaufdatum und -zeit:	2.8. Nächster Entladehafen:
2.4. Letzter Hafen und Staat:	2.9. Person, die dieses Formular vorlegt (falls andere Person als der Kapitän):
2.5. Nächster Hafen und Staat (sofern bekannt):	

3. ART UND MENGE DER ABFÄLLE UND LAGERKAPAZITÄT

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
Anlage I MARPOL-Übereinkommen — Öl					
Ölhaltiges Bilgenwasser					
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)					
Ölhaltiges Tankwaschwasser					
Schmutziges Ballastwasser					

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung					
Sonstiges (bitte angeben)					
Anlage II MARPOL-Übereinkommen — Schädliche flüssige Stoffe (NLS) (¹)					
Stoff der Gruppe X					
Stoff der Gruppe Y					
Stoff der Gruppe Z					
OS — Sonstige Stoffe					
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen — Schiffsabwasser					
Anlage V MARPOL-Übereinkommen — Schiffsmüll					
A. Kunststoff					
B. Lebensmittelabfälle					
C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)					
D. Speiseöl					
E. Asche aus Verbrennungsanlagen					
F. Betriebsabfälle					
G. Tierkörper					
H. Fanggerät					
I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte					

(¹) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
J. Ladungsrückstände ⁽¹⁾ (schädlich für die Meeresumwelt — HME)					
K. Ladungsrückstände ⁽²⁾ (nicht-HME)					
Anlage VI MARPOL-Übereinkommen — Luftverunreinigung durch Schiffe					
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten ⁽³⁾					
Rückstände aus Abgasreinigungssystemen					

Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen

Passiv gefischte Abfälle

Anmerkungen

1. Diese Angaben werden für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und anderer Überprüfungen verwendet.
2. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 eine Ausnahme gewährt.

⁽¹⁾ Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

⁽²⁾ Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

⁽³⁾ Emissionen im Zuge der normalen Instandhaltungsarbeiten an Bord.

**Anlage 3
(zu § 7 Absatz 5 Satz 1)****Muster für die Abfallabgabebescheinigung****STANDARDFORMAT FÜR DIE ABFALLABGABEBESCHEINIGUNG**

Der benannte Vertreter des Betreibers der Hafenauffangeinrichtung übermittelt dem Kapitän eines Schiffes, das Abfälle gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 entladen hat, das folgende Formular.

Dieses Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß dem MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan an Bord des Schiffes mitzuführen.

1. ANGABEN ZUR HAFENAUFFANGEINRICHTUNG UND ZUM HAFEN

1.1. Ort/Bezeichnung des Terminals:	
1.2. Betreiber der Hafenauffangeinrichtung:	
1.3. Betreiber der Behandlungsanlage — falls abweichend:	
1.4. Datum und Uhrzeit der Entladung von:	bis:

2. ANGABEN ZUM SCHIFF

2.1. Name des Schiffes:		2.5. Reeder oder Betreiber:	
2.2. IMO-Nummer:		2.6. Unterscheidungssignal: MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity number — Kennnummer des mobilen Seefunkdienstes):	
2.3. Bruttoreaumzahl:		2.7. Flaggenstaat:	
2.4. Schiffstyp:	<input type="checkbox"/> Öltankschiff	<input type="checkbox"/> Chemikalien-	<input type="checkbox"/> Massengut-
	<input type="checkbox"/> Sonstiges	<input type="checkbox"/> Fahrgastschiff	<input type="checkbox"/> Ro-Ro-Frachtschiff
			<input type="checkbox"/> Containerschiff tankschiff
			<input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte Frachtschiff angeben)

3. ART UND MENGE DER AUFGEFANGENEN ABFÄLLE

Anlage I MARPOL-Übereinkommen — Öl	Menge (m ³)	Anlage V MARPOL-Übereinkommen — Schiffsmüll	Menge (m ³)
Ölhaltiges Bilgenwasser		A. Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)		B. Lebensmittelabfälle	
Ölhaltiges Tankwaschwasser		C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)	
Schmutziges Ballastwasser		D. Speiseöl	
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung		E. Asche aus Verbrennungsanlagen	
Sonstiges (bitte angeben)		F. Betriebsabfälle	
Anlage II MARPOL-Übereinkommen — Schädliche flüssige Stoffe (NLS)	Menge (m ³)/ Bezeichnung (¹)	G. Tierkörper	
Stoff der Gruppe X		H. Fanggerät	

Stoff der Gruppe Y		I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte	
		J. Ladungsrückstände (²) (schädlich für die Meeresumwelt — HME)	
		K. Ladungsrückstände (²) (nicht-HME)	
		Anlage VI MARPOL-Übereinkommen — Luftverunreinigung durch Schiffe	Menge (m ³)
Stoff der Gruppe Z		Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
OS — Sonstige Stoffe		Rückstände aus Abgasreinigungssystemen	
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen — Schiffsabwasser	Menge (m ³)	Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen	Menge (m ³)
		Passiv gefischte Abfälle	

(¹) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

(²) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

Anlage 4
(zu § 8 Absatz 1 Satz 3)

Kosten- und Nettoeinkommensarten im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen

Direkte Kosten Direkte Betriebskosten, die sich aus der tatsächlichen Entladung der Schiffsabfälle ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Indirekte Kosten Indirekte Verwaltungskosten, die sich aus der Verwaltung des Systems im Hafen ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Nettoeinnahmen Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbare nationale/regionale Fördermittel, einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmenelemente.
<ul style="list-style-type: none"> —Bereitstellung der Infrastruktur für Hafenauffangeinrichtungen, einschließlich Container, Tanks, Bearbeitungswerkzeuge, Lastkähne, Lastkraftwagen, Auffanganlagen, Anlagen zur Abfallbehandlung; —Konzessionen aufgrund von Leasingverträgen für das Gelände, falls zutreffend, oder für die Anmietung der für den Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen erforderlichen Ausrüstung; —Kosten für den eigentlichen Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen: Sammlung von Abfällen von Schiffen, Transport der Abfälle von den Hafenauffangeinrichtungen zur endgültigen Entsorgung, Instandhaltung und Reinigung von Hafenauffangeinrichtungen, Personalkosten, einschließlich Überstunden, Bereitstellung von Strom, Abfallanalyse und Versicherungen; —Vorbereitung für Wiederverwendung, Recycling oder Beseitigung der Abfälle von Schiffen, einschließlich der getrennten Sammlung von Abfällen; —Verwaltung: Rechnungsstellung, Ausstellung von Abfallabgabebescheinigungen für das Schiff, Meldungen. 	<ul style="list-style-type: none"> —Ausarbeitung und Genehmigung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich der Prüfung und Umsetzung dieses Plans; —Aktualisierung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich Personalkosten und Beratungskosten, sofern zutreffend; —Organisation der Konsultationsverfahren für die (Neu-)Bewertung des Abfallbewirtschaftungsplans; —Verwaltung der Systeme für die Anmeldung und die Kostendeckung, einschließlich der Anwendung ermäßigter Gebühren für umweltfreundliche Schiffe, Bereitstellung von IT-Systemen in den Häfen, statistische Analyse und die damit verbundenen Personalkosten; —Organisation von Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen, Ausstellung der erforderlichen Genehmigungen für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen; —Verbreitung von Informationen an Hafennutzer durch Verteilung von Faltblättern, Anbringen von Schildern und Aushängen im Hafen oder Veröffentlichung von Informationen auf der Website des Hafens und elektronische Übermittlung der Informationen gemäß Artikel 5. —Verwaltung von Abfallbewirtschaftungssystemen: Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung, Recycling sowie Beantragung und Einsatz von Mitteln aus nationalen/regionalen Fonds. —Sonstige Verwaltungskosten: Kosten der Überwachung und elektronischen Übermittlung von Ausnahmen gemäß Artikel 9. 	<ul style="list-style-type: none"> —Nettoeinnahmen aufgrund von Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung; —sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung, etwa aus Recyclingsystemen; —Finanzierung im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF); —sonstige für Häfen zur Abfallbewirtschaftung und für die Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.

**Anlage 5
(zu § 9 Absatz 4)****Ausnahmezeugnis gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2019/883/EU**

Name des Schiffes

IMO Nummer

Flaggenstaat

- Das Schiff ist im Liniendienst eingesetzt und bedient gemäß einem Fahrplan folgende Häfen häufig und regelmäßig:

Diese Häfen werden mindestens einmal alle zwei Wochen angelaufen.

Das Schiff hat eine Vereinbarung mit dem Hafen oder einem Dienstleister zur Entladung aller Abfälle und zur Entrichtung der dafür anfallenden Entsorgungsentgelte in folgendem Hafen getroffen:

Das Schiff ist daher gemäß § 9 des Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen im Land Mecklenburg-Vorpommern (SchAbfEntG M-V)

- von der obligatorischen Entladung von Schiffsabfällen
- von der Verpflichtung zur Anmeldung von Schiffsabfällen
- von der Verpflichtung zur Entrichtung von Entsorgungsentgelten

in folgenden Häfen befreit:

Dieses Zeugnis gilt bis zum [Geltungsdauer 1 Jahr]. Es wird widerrufen, wenn sich die Gründe für die Erteilung vor diesem Datum ändern.

Ort und Datum

Name/Funktion“

Begründung:

A Allgemeiner Teil

Das Gesetz dient 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 (im Folgenden: Richtlinie (EU) 2019/883). Die aufgehobene Richtlinie 2000/59/EG wurde in Mecklenburg-Vorpommern durch den Erlass des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes umgesetzt, welches durch das vorliegende Gesetz gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 neugefasst wird.

I. Ziel und Gegenstand des Gesetzentwurfs

Mit dem novellierten Schiffsabfallentsorgungsgesetz M-V wird die Richtlinie (EU) 2019/883 in nationales Recht umgesetzt. Die Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten eine Umsetzungsfrist bis zum 28. Juni 2021 vor.

Mit der am 7. Juni 2019 veröffentlichten Richtlinie (EU) 2019/883 wurde die bisher für die Schiffsabfallentsorgung einschlägige Richtlinie 2000/59/EG aufgehoben. Zudem erfolgten ergänzende Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle sowie der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe.

Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 erfolgt eine weitestgehende Angleichung der Regelungen an das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen), insbesondere in Bezug auf Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und Formulare. Die vollständige Angleichung ist allerdings nicht möglich, da der Schwerpunkt der Richtlinie auf dem Hafenbetrieb liegt, während sich das MARPOL-Übereinkommen vorwiegend auf Tätigkeiten auf See konzentriert. Die Richtlinie behandelt zudem die rechtlichen, operativen und finanziellen Zuständigkeiten aller Akteure im Einzelnen. Darüber hinaus gilt die Richtlinie grundsätzlich für alle Schiffe auf See und alle von ihnen angelaufenen Häfen innerhalb der Europäischen Union.

Ziel des Gesetzes ist es, durch Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 und damit die Umsetzung von Teilen des MARPOL-Übereinkommens die Übergabe von Schiffsabfällen für anlaufende Schiffe in den Häfen zu regeln.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Detail regelt das Gesetz in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 die landseitige Abfallbewirtschaftung von Schiffsabfällen in Häfen durch Bestimmungen, die die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diese Einrichtungen gewährleisten. Die Vorgaben regeln die rechtlichen, praktischen und finanziellen Zuständigkeiten an der Schnittstelle Land-See und ergänzen die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens. Die Regelungen zum Umgang mit Abfällen wurden auf weitere Schiffsabfälle ausgedehnt. Nunmehr sind auch Rückstände aus den Abgasreinigungssystemen von Schiffen nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sowie passiv gefischte Abfälle im Anwendungsbereich des Gesetzes enthalten.

Zur Vermeidung des Einbringens von Schiffsabfällen ins Meer wird den Schiffen durch die Zahlung eines pauschalierten Entgeltes grundsätzlich das Recht eingeräumt, den gesamten an Bord befindlichen Schiffsabfall nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens in den Häfen zu entladen. Zusätzliche mengenbasierte Entgelte fallen für Schiffsabfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens grundsätzlich nicht an, soweit die Menge der abgegebenen Abfälle die gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität des Schiffes für diese Abfälle nicht übersteigt.

Das Gesetz trägt zum Erreichen der Ziele der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bei, die dem Schutz der Meeresumwelt dient und das Erreichen eines guten Umweltzustands aller Meeresgewässer der Europäischen Union anstrebt.

Nach dem Auffangen, also der Übernahme der Schiffsabfälle durch den Hafenbetreiber hat die Bewirtschaftung der Abfälle nach den Vorgaben der Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG zu erfolgen.

B Besonderer Teil

Neufassung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes

Zu Abschnitt 1 „Allgemeine Vorschriften“

Zu § 1 (Ziel)

Ziel des Gesetzes ist die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883. Mit den Regelungen zur Bewirtschaftung von Schiffsabfällen sollen die Meere und insbesondere die Ostsee vor den Auswirkungen von eingebrachten Abfällen aus der Schifffahrt geschützt werden.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Die Vorschrift übernimmt die Begriffsbestimmungen aus Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 mit kleineren redaktionellen Änderungen.

Unter Nummer 3 umfassen Schiffsabfälle nunmehr auch Abfälle nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, insbesondere Rückstände in Form von Schlamm und Abflutwasser aus Abwasserreinigungssystemen. Mit der Ausweitung deckt die Definition alle Anlagen des MARPOL-Übereinkommens ab. Ergänzend erfolgt die Einordnung von passiv gefischten Abfällen als Schiffsabfälle.

Unter Nummer 4 werden Ladungsrückstände, die mit Nummer 3 als Schiffsabfälle definiert sind, detailliert beschrieben.

Nummer 5 erläutert näher den Begriff von passiv gefischten Abfällen.

Nummer 6 dient der Klarstellung zu Hafenauffangeinrichtungen, indem auf die Dienstleistung der Schiffsabfallentsorgung abgestellt wird.

Unter Nummer 8 wird für Sportboote im Sinne dieses Gesetzes eine Rumpflänge von mindestens 2,5 Meter eingeführt.

Neu aufgenommen sind die Definitionen für ausreichende Lagerkapazität mit Nummer 10, Liniendienst mit Nummer 11, regelmäßiges Anlaufen mit Nummer 12 und häufiges Anlaufen mit Nummer 13.

In Nummer 15 wird erstmalig der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung legal definiert. Dieser ist begrifflich vom Hafenbetreiber nach Nummer 14 zu unterscheiden, da das Gesetz unterschiedliche Pflichten für beide begründet. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass in Einzelfällen der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung zugleich auch der Hafenbetreiber ist.

In der Nummer 16 wird schließlich neu bestimmt, wer Makler von Schiffen ist.

Nummer 17 erläutert das SafeSeaNet als wichtiges elektronisches Datensystem zur Schiffsabfallentsorgung und deren Überwachung.

GISIS wird mit Nummer 18 erklärt.

In Nummer 19 wird der Betreiber eines Schiffs definiert, da das Gesetz neue Pflichten für diesen einführt.

Zu § 3 (Geltungsbereich)

Mit § 3 wird der Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 umgesetzt.

Absatz 1 regelt, für welche Schiffe das Gesetz Anwendung findet.

Mit Absatz 2 wird die Gültigkeit des Gesetzes für alle Häfen in Mecklenburg-Vorpommern bestimmt, die üblicherweise von den Schiffen angelaufen werden, die gemäß Absatz 1 in den Geltungsbereich des Gesetzes fallen.

Absatz 3 ermöglicht den von dem Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommenen Schiffen die freiwillige Nutzung der vorgehaltenen Hafenauffangeinrichtungen.

Zu Abschnitt 2 „Bereitstellung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen“

Zu § 4 (Hafenauffangeinrichtungen)

Absatz 1 Satz 1 dieser Vorschrift regelt in Umsetzung von Artikel 4 Absatz 1 und 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 die Hafenbetreiberpflicht zur Bereitstellung von ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen in Bezug auf die üblicher Weise in den Hafen einlaufenden Schiffe. Mit Satz 2 wird normiert, was „ausreichende Hafenauffangeinrichtungen“ sind. Dabei sind für die Bewertung auch weitere Randbedingungen zu berücksichtigen, die in Satz 3 benannt sind.

§ 4 Absatz 2 dient der Umsetzung des Artikel 4 Absatz 1 und 5 der Richtlinie (EU) 2019/883. Satz 1 normiert die Pflicht aller am Entladen oder Auffangen von Schiffsabfällen beteiligten Parteien, unnötige Verzögerungen beim Entladen oder Auffangen von Schiffsabfällen zu unterlassen. Der Begriff der „unnötigen Verzögerung“ meint dabei alle aufgrund von Fahrlässigkeit (vgl. § 276 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches) oder Vorsatz zu vertretenden Verzögerungen. Satz 2 legt fest, dass die Haftung bei Verstößen gegen die Pflichten nach Satz 1 zivilrechtlicher Natur ist und sich nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches richtet.

Damit wird auch deutlich, dass die Haftung an dieser Stelle verschuldensabhängig ist. Insbesondere kommen hier die zivilrechtlichen Anspruchsgrundlagen nach den §§ 280ff BGB in Betracht. Ergänzend dazu wird in Satz 3 bestimmt, dass die in Satz 1 normierte Pflicht zugleich ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches ist, welcher somit im Einzelfall eine weitere Anspruchsgrundlage darstellen kann. Der Normzweck des Satz 1 liegt hier insbesondere im Schutz der berechtigten, vor allem vermögensrechtlichen, Interessen der am Entladen oder Auffangen von Schiffsabfällen beteiligten Parteien. Die Anerkennung eines individuellen Schadensersatzanspruches dieser Parteien im Falle einer unnötigen Verzögerung ist sowohl sinnvoll und im Rahmen des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar als auch explizit vom europäischen Richtliniengeber in Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/883 gefordert.

Zu § 5 (Abfallbewirtschaftungspläne)

Zur Gewährleistung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle verpflichtet Absatz 1 die Hafенbetreiber zur Erstellung und Veröffentlichung eines Abfallbewirtschaftungsplans gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2019/883. Die Inhalte dieser Pläne sind in Anlage 1 gemäß Anhang 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 festgelegt. Diese Pläne sind von der zuständigen Abfallbehörde zu genehmigen. Ein von der zuständigen Behörde genehmigter Abfallbewirtschaftungsplan kann längstens für fünf Jahre ohne Fortschreibung und Neugenehmigung durch die zuständige Behörde gültig sein. Bei wesentlichen Änderungen des Hafенbetriebs hat der Hafенbetreiber den Abfallbewirtschaftungsplan jedoch unabhängig von der Fünfjahresfrist fortzuschreiben und genehmigen zu lassen.

Geregelt wird im Absatz 2, in welcher Form die Betroffenen in die Aufstellung der Abfallbewirtschaftungspläne einzubeziehen sind. Dabei sind die Betroffenen benannt. Neu ist der Begriff der „die erweiterte Herstellerverantwortung umsetzenden Organisationen“ im Kontext der Beteiligung. Abgestellt wird damit auf die Herstellerverantwortung für Fanggeräte, die gemäß der Richtlinie (EU) 2019/904 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt (ABl. L 155 vom 12. Juni 2019, S. 1) vom Mitgliedstaat Deutschland umzusetzen ist. Für die Genehmigung des Abfallbewirtschaftungsplanes kann die zuständige Behörde einen Nachweis über die Einbeziehung der Betroffenen verlangen.

Der Absatz 3 verpflichtet die Hafенbetreiber zur öffentlichen Bekanntgabe der Abfallbewirtschaftungspläne gegenüber den Hafennutzern im Internet und regelt das Verfahren zur Übermittlung der Zusammenfassung an das SafeSeaNet der Europäischen Union durch den Hafенbetreiber. Die Fach- und Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldung im Land Mecklenburg-Vorpommern informiert die zuständige Behörde über die erfolgte Meldung.

Praktischen und organisatorischen Gründen Rechnung tragend, eröffnet Absatz 4 die Option gemeinsamer Abfallbewirtschaftungspläne für mehrere Häfen entsprechend Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/883. Dabei wird die Innen- und Außenküste von Mecklenburg-Vorpommern als eine geografische Region bewertet.

Mit dem Absatz 5 wird entsprechend Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/883 eine Ausnahmeregelung für kleine nicht gewerbliche Häfen wie etwa Anlegestellen oder Sportboothäfen, die wenig oder nicht ganzjährig (selten) und nur von Sportbooten angelaufen werden, normiert. Für diese kann sich die Einhaltung der Vorgaben angesichts weniger, nicht ganzjähriger Anläufe sowie einer ausschließlichen Nutzung durch Sportboote schwierig gestalten. Die Abfallbehandlung erfolgt bereits in der Regel nach den Grundsätzen der Richtlinie 2008/98/EG in den kommunalen Abfallbewirtschaftungssystemen des zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers. Zur Sicherstellung eines Mindestmaßes an Überwachung werden die Ausnahmen elektronisch erfasst. Die Häfen, für die diese Ausnahmetatbestände vorliegen, melden ihre Namen und ihre geographischen Koordinaten an die zuständige Behörde und an die Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldungen des Bundes zur Weitergabe an das SafeSeaNet der Europäischen Union. Die zuständige Behörde kann den Nachweis über bestehende Voraussetzungen für eine Ausnahme von der Pflicht zur Erstellung eines Abfallbewirtschaftungsplanes verlangen.

Im Absatz 6 wird entsprechend Artikel 5 Absatz 4 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 die Genehmigung und Überwachung der Pläne durch die zuständige Behörde geregelt.

Zu Abschnitt 3 „Entladung von Schiffsabfällen“

Zu § 6 (Voranmeldung von Schiffsabfällen)

Absätze 1 bis 3 regeln das Meldeverfahren hinsichtlich der zu entladenden Abfälle für anlaufende Schiffe in einem Hafen entsprechend Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883. Voraussetzung für die Meldung ist eine einmalige Registrierung des Meldeverantwortlichen bei der Eingangsschnittstelle des angewendeten Hafen-Informationssystems oder beim Zentralen Meldeportal im Sinne des Seeschifffahrt-Meldeportal-Gesetzes des Bundes. In Mecklenburg-Vorpommern wird das Hafeninformationssystem HIS Nord genutzt.

Die Absätze 1 bis 3 gelten für alle Schiffe, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2019/59/EG fallen. Demnach sind Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Meter und alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) unter 300 von der Meldepflicht befreit.

Den genauen Meldeumfang gibt Anlage 2 gemäß Anhang 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 vor.

Absatz 4 regelt in Umsetzung von Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 die Mitführungspflicht der Meldung nach § 6 Absatz 1 an Bord und eröffnet den Kontrollbehörden die Möglichkeit, die Angaben der Meldung auf Verlangen – auch in elektronischer Form – einzusehen.

Zu § 7 (Entladung von Schiffsabfällen)

Absatz 1 normiert die Pflicht zur Entladung aller an Bord mitgeführten Schiffsabfälle vor dem Auslaufen der Schiffe aus einem Hafen (Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883). Adressat dieser Entladepflicht ist der Schiffsführer des Schiffes. Der Schiffsführer (Kapitän in der Seeschifffahrt und Steuermann in der Binnenschifffahrt) ist nach dem Handelsgesetzbuch befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Kommt dieser der Verpflichtung nicht nach, hat die zuständige Behörde die Entladung der Schiffsabfälle anzuordnen.

Absatz 2 regelt eine Befreiung von der Verpflichtung zur Entladung aller an Bord mitgeführten Schiffsabfälle, wenn die spezifische Lagerkapazität des Schiffes für Abfälle gemäß dessen Angaben in der Anlaufmeldung zur Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen nach Anlage 2 dieses Gesetzes und der Abfallabgabebescheinigung nach Anlage 3 dieses Gesetzes für alle Schiffsabfälle bis zum Eintreffen des Schiffes in dem nächsten Anlaufhafen ausreichen. Dafür müssen die Lagerkapazitäten sowohl für die bereits gelagerten Schiffsabfälle als auch für die auf der Fahrt in den nächsten Anlaufhafen noch voraussichtlich anfallenden Abfälle ausreichend sein. Die Methode zur Berechnung der spezifischen ausreichenden Lagerkapazitäten ergibt sich aus der Durchführungsverordnung (EU) 2022/89 der Europäischen Kommission vom 21. Januar 2022 (ABl. L 15/1 vom 24. Januar 2022). Satz 2 des Absatzes 2 schränkt die Befreiung nach Satz 1 für die Fälle der Nummer 1 bis 3 ein. Satz 3 befreit von der Verpflichtung zur Entladung aller an Bord befindlicher Abwässer, wenn diese nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens und den jeweils geltenden nationalen Vorschriften auf See eingeleitet werden dürfen. Der § 9 See-Umweltverhaltensverordnung ist insbesondere zu berücksichtigen. Die Zulässigkeit der Abwassereinleitung ist sowohl an die Reinigungsleistung möglicher Abwasserbehandlungsanlagen an Bord als auch an das Seegebiet geknüpft. Für das Sonderabwassergebiet Ostsee ist die Einleitung der Abwässer nur zulässig, wenn gemäß Regel 11 Anlage IV MARPOL-Übereinkommen und § 9 See-Umweltverhaltensverordnung verfahren wird.

Absatz 3 normiert zur Durchführung einer reibungslosen Entladung Anforderungen an den Entladungsvorgang. Der Schiffsführer wird nach Absatz 5 Satz 2 zur Bereitstellung aller zur Entladung bestimmten Abfälle zur Übernahme in die Hafenauffangeinrichtungen verpflichtet. Zudem hat der Schiffsführer nach Satz 4 den Entladungsvorgang selbst zu überwachen und mit Personal zu unterstützen.

Mit dem Absatz 4 wird vorgeschrieben, dass der Meldeverantwortliche nach Absatz 1 die Entladung der Schiffsabfälle zu unterstützen hat, indem er rechtzeitig entsprechende Entsorgungsdienstleistungen des Hafenbetreibers beauftragt.

Die Vorschrift in Absatz 5 samt Anlage 3 setzt die in Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 geforderte Regelung zur Abfallabgabebescheinigung um, die dem Schiffsführer und der zuständigen Behörde durch den Betreiber der Hafenauffangeinrichtung zu übermitteln ist. Die geforderten Daten über Art und Menge des tatsächlich aufgefangenen Abfalls werden im Land originär durch den Betreiber der Hafenauffangeinrichtung erfasst. Diesem obliegt damit primär die Erfassung der geforderten Daten über Art und Menge des tatsächlich aufgefangenen Abfalls, sodass sich entsprechend kurze Meldeprozesse realisieren lassen. Auch mit Blick auf das von der Richtlinie (EU) 2019/883 vorgegebene Muster zur Abfallabgabebescheinigung ist die Verantwortlichkeit zuallererst beim Betreiber der Hafenauffangeinrichtung zu sehen.

Die Abfallabgabebescheinigung kann jedoch auch durch die zuständige Behörde ausgestellt werden und ist dann nur dem Schiffsführer zu übermitteln. Die Abfallabgabebescheinigung dient dem Schiff als Nachweis, der Verpflichtung des MARPOL-Übereinkommens zur Abgabe der Abfälle in eine Hafenauffangeinrichtung nachgekommen zu sein. Die Pflicht zur Erstellung einer Abfallabgabebescheinigung gilt unabhängig von der Pflicht der Meldung gemäß § 6 Absatz 1 für alle Schiffe, die eine Entsorgung im Hafen durchführen. Hier wird als Zeitangabe das Wort „unverzüglich“ aus Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 in das Gesetz übernommen, um sowohl die Erstellung der Abfallabgabebescheinigung als auch die Übermittlung dieser an den Schiffsführer und die zuständige Behörde zu terminieren. Entsprechend des allgemeinen rechtlichen Verständnisses bedeutet „unverzüglich“ auch an dieser Stelle, dass ohne schuldhaftes Zögern zu handeln ist (vgl. § 121 Absatz 1 Satz 1 BGB), wobei stets die Einzelfallumstände zu berücksichtigen sind.

Absatz 5 Satz 3 normiert eine Ausnahme von der Pflicht zur Erstellung einer Abfallabgabebescheinigung für kleine Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder in kleinen entlegenen Häfen. Insofern können auch Häfen, die gemäß § 5 Absatz 4 von der Pflicht zur Erstellung eines Abfallbewirtschaftungsplans befreit sind, von der Ausnahme erfasst sein. In diesen Häfen werden die Schiffsabfälle in den kommunalen Abfallbewirtschaftungssystemen des zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers bewirtschaftet. Grundsätzlich werden dabei die Schiffsabfälle in unbemannten Hafenauffangeinrichtungen entsorgt, die in dem Hafen für alle und nicht nur für ein spezielles Schiff zur Verfügung stehen.

Absatz 6 regelt die Pflicht des Meldeverantwortlichen gemäß § 6 Absatz 1 zur Übermittlung der Daten aus der Abfallabgabebescheinigung an das SafeSeaNet der Europäischen Union.

Weiterhin bestimmt Absatz 7 in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883, dass die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung ab Erstellung dieser Bescheinigung mindestens zwei Jahre an Bord mitzuführen sind und auf Verlangen der Kontrollbehörde – auch in elektronischer Form – vorzulegen sind. Die Mitführung der Angaben der Abfallabgabebescheinigung an Bord kann im Einzelfall gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan erfolgen.

Zu § 8 (Kostendeckungssysteme für die Entsorgung von Schiffsabfällen)

Absatz 1 bestimmt die Abfallentsorgungsgebühr in Gestalt eines nutzungsunabhängigen, pauschalierten Entgelts für Schiffe gemäß den Vorgaben des Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2019/883, die im Bereich aller öffentlichen Hafensflächen zu erheben ist. Zudem werden die mit dem pauschalierten Entgelt zu finanzierenden Leistungen festgelegt. Die Ausgestaltung des pauschalierten Entgelts kann je nach Art, Größe und Fahrtgebiet der Schiffe sowie der Entsorgung inner- oder außerhalb regulärer Betriebszeiten im Hafen differenziert werden. Die Bemessung der Gebühr muss aber gewährleisten, dass diese mindestens 30 % der direkten Betriebskosten und 100 % der Verwaltungskosten für die Abfallentsorgung durch den Hafenbetreiber deckt. Die verschiedenen Kostenarten sind in Anlage 4 gemäß Anhang 4 der Richtlinie (EU) 2019/883 aufgeführt.

Für Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischte Abfälle deckt das pauschalierte Entgelt dann alle Kosten ab, soweit diese jeweils die gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität nicht überschreiten. In diesem Fall sind zusätzliche Entgelte für die Entsorgung insoweit ausgeschlossen. Damit soll der größtmögliche Anreiz für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Abfälle im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, in die Auffangeinrichtungen der Häfen geboten werden. Als Obergrenze der Menge an Abfällen nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfällen, die innerhalb der Entsorgungspauschale vom Hafенbetreiber zu entsorgen ist, gilt die spezifische Lagerkapazität des jeweiligen Schiffes. Die Lagerkapazität des Schiffes wird mit der Anmeldung zur Abfallentsorgung vor Einlaufen in den Hafen angegeben (Formblatt Anlage 2).

Die Entsorgung von Ladungsrückständen, Abfällen aus Abgasreinigungssystemen sowie Abfällen nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfälle, soweit die zwei zuletzt genannten Abfallarten jeweils die gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität überschreiten, sind von dem Kostendeckungssystem des pauschalierten Entgelts ausgenommen.

Mit Absatz 2 werden der Fälligkeitszeitpunkt und die Entgeltpflichtigen bestimmt. Zugleich wird aus Gründen der Rechtssicherheit auch normiert, dass die Entgeltpflichtigen mit der vollständigen Zahlung des pauschalierten Entgelts für ein Schiff grundsätzlich den Anspruch erwerben, die Schiffsabfälle dieses Schiffes, mit Ausnahme der Schiffsabfälle nach § 8 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3, nach Maßgabe des § 7 im Hafen zu entladen. Besteht im Einzelfall für bestimmte Schiffsabfälle eine entsorgungsspezifische Entgeltspflicht nach Absatz 5, insbesondere für Schiffsabfälle nach § 8 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3, entsteht der Entladeanspruch für diese Schiffsabfälle regelmäßig erst, sobald die Pflicht zur Zahlung des entsorgungsspezifischen Entgelts erfüllt wird.

Die Regelung in Absatz 3 Satz 1 dient der Umsetzung des Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2019/883 zur Mitfinanzierung der Entsorgung passiv gefischter Abfälle im Bedarfsfall. Zur Entlastung der Schiffe als Hafennutzer hinsichtlich der zu erhebenden Entsorgungspauschale ermächtigt Absatz 3 Satz 1 das Land zur Erstattung anfallender Kosten für die Entsorgung von passiv gefischten Abfällen. Insbesondere in Fischereihäfen kann durch ein erhöhtes Aufkommen passiv gefischter Abfälle, die von Fischereifahrzeugen angelandet werden, eine hohe Entsorgungspauschale zur Kostendeckung erforderlich werden. Der Anreiz, passiv gefischte Abfälle zur Entsorgung anzulanden, könnte bei zu hohen Entsorgungspauschalen gemindert werden. Durch eine landesseitige Mitfinanzierung, soweit möglich unterstützt durch die in Satz 2 gemäß Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2019/883 genannten weiteren Finanzierungsinstrumente, können neue wichtige Impulse zur konsequenten Entsorgung der passiv gefischten Abfälle gesetzt und damit ein wesentlicher Beitrag für den Meeresumweltschutz geleistet werden. § 8 Absatz 3 Satz 1 löst in seiner jetzigen Fassung keine Ansprüche Dritter aus. Aktuell stehen für die Finanzierung möglicher Bedarfe noch keine Haushaltsmittel im Land zur Verfügung. Erst nach Evaluierung dieser Regelung wird es möglich sein, die Höhe der Kosten und Mengen abzuschätzen und bei Bedarf entsprechende finanzielle Mittel im Haushalt des Landes anzumelden.

Der Absatz 4 normiert die Möglichkeiten zur Reduzierung des pauschalierten Entgelts für bestimmte Schiffe gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/883. Die Entscheidung über die Anträge obliegt der zuständigen Behörde. Die Höhe der Reduzierung ist in der Entgeltordnung oder Hafengebührensatzung aufzuführen.

Nummer 1 erlaubt eine Reduzierung der Entsorgungsgebühr, wenn die Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, eine Reduzierung des pauschalierten Entgelts begründet. Insbesondere wird hier der Kurzstrecken-Seehandel benannt.

Nummer 2 sieht alternativ die Reduzierung der pauschalierten Entsorgungsgebühr für Schiffe vor, die anhand ihrer Bauart, Ausrüstung und Betrieb zeigen, dass geringere Abfallmengen erzeugt werden und diese nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden. Dabei ist die Bewertung der nachhaltigen und umweltverträglichen Bewirtschaftung anhand von Kriterien vorzunehmen, die von der Europäischen Kommission durch eine Durchführungsverordnung am 24. Januar 2022 veröffentlicht wurden.

Absatz 5 regelt, in welchen Fällen ein nutzungsabhängiges, entsorgungsspezifisches Entgelt von dem jeweiligen Schiff zu erheben ist. Es solches Entgelt ist insbesondere zu erheben für die Entsorgung von Ladungsrückständen, Abfällen aus Abgasreinigungssystemen und ausnahmsweise auch von Abfällen nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfällen, soweit diese jeweils die gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität überschreiten. Im Übrigen wird ein solches Entgelt dann erhoben, wenn die tatsächlichen Kosten der Entsorgung vom pauschalierten Entgelt nicht gedeckt werden.

Mit dem Absatz 6 wird normiert, wie die pauschalisierten und entsorgungsspezifischen Entsorgungskosten von den Hafentreibern bekanntzumachen sind. Nach der Richtlinie (EU) 2019/883 sollte die Bekanntgabe dieser Informationen gegebenenfalls auch in einer international verwendeten Sprache erfolgen.

Absatz 7 setzt die Pflicht zur Datenerfassung und Übermittlung über Volumen und Menge der im Hafen übernommenen passiv gefischten Abfälle gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 um. Die Einzelheiten zu den geforderten Daten und Berichtsformen hat die Europäische Kommission in einer am 24. Januar 2022 veröffentlichten Durchführungsverordnung festgelegt.

Zu § 9 (Ausnahmen)

Der Absatz 1 sieht Ausnahmen gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 für regelmäßige Nutzer in einem Hafen von den Verpflichtungen nach §§ 6 und 8 bei Gewährleistung der Abfallentsorgung vor. Es werden die notwendigen Voraussetzungen, die für eine Beantragung einer Ausnahme bei der zuständigen Behörde kumulativ vorzuliegen haben, mit den Nummern 1 bis 3 normiert.

Einer gesonderten Ausnahmeregelung für den Fall, dass entgegen § 4 Absatz 1 in einem Hafen keine ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen vorhanden sind, bedarf es nicht. Das System der Schiffsabfallentsorgung basiert auf einem Zusammenspiel von ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen für üblicherweise den jeweiligen Hafen anlaufende Schiffe, welches durch die Entrichtung eines pauschalierten Entgelts bedarfsweise ergänzt durch ein entsorgungsspezifisches Entgelt kostenmäßig gedeckt wird. Das Regelungsbedürfnis für Ausnahmen von der generellen Anmelde-, Entlade- und Entgeltzahlungspflicht leitet sich von diesem Grundsatz ab. Existieren in einem Hafen schon keine ausreichenden Hafenauffangeinrichtungen, liegt ein Fall einer funktionellen Störung vor, für das es das etablierte Instrument der Meldung einer Unzulänglichkeit gibt.

Die Beschreibung dieses Meldeverfahrens ist ein Bestandteil des Abfallbewirtschaftungsplans. In der Konstellation der Unzulänglichkeit besteht entsprechend dem Rechtsgedanken des § 275 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches bereits von Gesetzes wegen soweit keine Entlade- und Entgeltzahlungspflicht, wie die Entladung vor Ort aufgrund fehlender oder unzureichender Hafenauffangeinrichtungen tatsächlich objektiv unmöglich ist.

Der Absatz 2 ermächtigt die Landesregierung, weitere Befreiungstatbestände durch Rechtsverordnung im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/883 zu bestimmen, sofern hierfür ein Bedürfnis besteht und sich die Befreiung nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie die Meeresumwelt auswirkt.

Absatz 3 stellt klar, dass eine Befreiung nicht von der Pflicht zur Entladung aller an Bord befindlichen Schiffsabfälle nach § 7 Absatz 1 Satz 1 befreit, wenn bis zum nächsten Anlaufhafen die spezifische Lagerkapazität für die bisher angefallenen und bis zum nächsten Hafen noch anfallenden Schiffsabfälle nicht ausreicht. Entlädt das Schiff diese Schiffsabfälle in Auffangeinrichtungen des Hafenbetreibers, sind insoweit die entsprechenden Entgelte nach § 8 weiterhin zu entrichten.

Der Absatz 4 regelt die Form der Ausnahme in Verbindung mit der Anlage 5 (Ausnahmezeugnis) und die Art der Bekanntgabe oder sonstigen Mitteilung einer gewährten Ausnahme.

Zu Abschnitt 4 „Zuständigkeiten, Überwachung, Ordnungswidrigkeiten“

Zu § 10 (Zuständigkeiten)

Absatz 1 verankert die Zuständigkeit für die Durchführung des Schiffabfallentsorgungsgesetzes M-V bei den Hafenbehörden des Landes, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Die Hafenbehörden unterliegen dabei der Fachaufsicht der obersten Hafenbehörde des Landes nach § 11 Absatz 1 Satz 1 des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes. Sie nehmen die Aufgaben nach dem Schiffabfallentsorgungsgesetz M-V im übertragenen Wirkungskreis wahr.

Absatz 2 bestimmt die Zuständigkeit der Staatlichen Ämter für Landwirtschaft als untere Abfallbehörden zur Durchführung des § 5. Hierbei unterstehen die Staatlichen Ämter der Fachaufsicht der obersten Landesabfallbehörde nach § 29 Absatz 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Absatz 3 enthält eine Zuständigkeitszuweisung an Polizeibehörden, die auch nach der Vereinbarung und der Zusatzvereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Land Mecklenburg-Vorpommern vom 11. Februar 1992 und vom 16. Dezember 1991 über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (GVOBl. M-V 1992 S. 661, 662) zuständig sind.

Absatz 4 dient der Wahrung des landesverfassungsrechtlich verankerten Konnexitätsprinzips. Das novellierte Schiffabfallentsorgungsgesetz verursacht für die zuständigen Hafenbehörden einen zusätzlichen jährlichen Vollzugsaufwand. Soweit damit für die Kommunen finanzielle Mehrbelastungen einhergehen, werden diese im Sinne des Konnexitätsprinzips durch das Land unter Beachtung der Vorgaben des Absatz 4 ausgeglichen.

Zu § 11 (Durchführung und Überwachung der Entsorgung)

Absatz 1 verpflichtet in Umsetzung der Artikel 10 und 11 der Richtlinie (EU) 2019/883 die zuständigen Behörden, darüber zu wachen, dass die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen ihrer Verpflichtung zur Entsorgung nachkommen.

Absatz 2 regelt die Betretungs-, Auskunfts- und Einsichtsrechte der zuständigen Behörden und ihrer Beauftragten auf den Schiffen und in den Häfen bzw. Umschlagseinrichtungen. Der Absatz 2 sichert der zuständigen Behörde die Einsicht in die Unterlagen des Schiffes zur Bewirtschaftung der Abfälle und den Vergleich mit den tatsächlichen Abfallmengen an Bord.

Absatz 3 ermächtigt die zuständige Behörde, im Einzelfall erforderliche Anordnungen zur Durchführung dieses Gesetzes zu treffen. Insbesondere geht es um die Durchsetzung der Entladepflicht gemäß § 7 Absatz 1. Falls ein Schiff ohne ordnungsgemäße Entladung den Hafen verlassen hat, muss die zuständige Behörde den nächsten Hafen darüber informieren. Der nächste Hafen wird vor dem Einlaufen mit dem Meldeformular nach Anlage 2 unter Nummer 2.5 angegeben.

Der Absatz 4 normiert Überwachungsvorgaben für Schiffe sowie die Meldung der durchgeführten Kontrollen an die EU. Damit werden Artikel 11 und 14 der Richtlinie (EU) 2019/883 umgesetzt. Es wird festgelegt, dass die Vorgaben des Artikel 11 der Richtlinie (EU) 2019/883 sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch hinsichtlich der Auswahl der zu kontrollierenden Schiffe durch die zuständige Behörde zu beachten sind. Nach Erstellung des jeweiligen Überprüfungsberichts sind die durchgeführten Kontrollen in die Überprüfungsdatenbank THETIS-EU einzutragen und damit für die Mitgliedstaaten und die Kommission zugänglich zu machen. Einzelheiten zum risikobasierten Auswahlmechanismus regelt eine am 24. Januar 2022 veröffentlichte Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission.

Zu § 12 (Ordnungswidrigkeiten)

Der im Vergleich zur Vorgängerregelung erweiterte Katalog an Bußgeldtatbeständen in § 12 findet seine Grundlage in den von der Richtlinie (EU) 2019/883 normierten Rechtspflichten für die an der Schiffsabfallentsorgung beteiligten Akteure. Die Vorschrift des § 12 setzt die von Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2019/883 geforderte wirksame verhältnismäßige und abschreckende Sanktionierung von Verstößen um. Sie dient damit insbesondere der Beachtung des europarechtlichen Gebots der praktischen Wirksamkeit.

Nummer 1 normiert einen Bußgeldtatbestand für den Verstoß gegen die Pflicht der Hafentreiber, ausreichende Hafenauffangeinrichtungen gemäß § 4 Absatz 1 für Schiffsabfälle zur Verfügung zu stellen.

Nummer 2 bestimmt einen Bußgeldtatbestand, wenn ein Hafentreiber entgegen § 5 Absatz 1 Satz 1 und 5 einen Abfallbewirtschaftungsplan nicht, nicht vollständig, nicht rechtzeitig oder ohne Genehmigung der zuständigen Behörde aufstellt.

Nummer 3 normiert einen Bußgeldtatbestand, wenn ein Hafentreiber entgegen § 5 Absatz 1 Satz 2, 3 und 5 einen Abfallwirtschaftsplan nicht, nicht vollständig, nicht rechtzeitig oder ohne Genehmigung der zuständigen Behörde fortschreibt.

Nummer 4 regelt einen Bußgeldtatbestand für einen Verstoß, wenn eine Auskunft entgegen § 5 Absatz 2 Satz 3 nicht, nicht richtig oder nicht vollständig von den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen an den Hafенbetreiber erteilt wird.

Mit Nummer 5 wird die nicht, nicht vollständige oder nicht rechtzeitige Bekanntmachung des Abfallbewirtschaftungsplans gemäß § 5 Absatz 3 Satz 1 und 2 als Bußgeldtatbestand normiert.

Die Nummer 6 regelt den Verstoß gegen die Meldepflicht der Hafенbetreiber gemäß § 5 Absatz 3 Satz 2 oder § 5 Absatz 5 Satz 2 und der Schiffsmeldeverantwortlichen gemäß § 6 Absatz 1 oder § 7 Absatz 6 in Bezug auf Unterlassen, Vollständigkeit und Rechtzeitigkeit.

Die Nummer 7 bestimmt einen Bußgeldtatbestand für den Fall, dass entgegen § 6 Absatz 4 Satz 1 die Angaben einer Meldung nach § 6 Absatz 1 nicht oder nicht vollständig mitgeführt werden.

Mit der Nummer 8 wird der Verstoß gegen die Entladeverpflichtung der Schiffsführer für alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle nach § 7 Absatz 1 Satz 1 oder § 9 Absatz 3 Satz 1 als Bußgeldtatbestand festgelegt.

Die Nummer 9 normiert die vom Meldeverantwortlichen eines Schiffes nicht erfolgte oder nicht rechtzeitige Beauftragung zur Entsorgung gemäß § 7 Absatz 4 als Bußgeldtatbestand.

Mit Nummer 10 wird der Verstoß als Bußgeldtatbestand normiert, wenn der Betreiber einer Hafenauffangeinrichtung entgegen § 7 Absatz 5 eine Abfallabgabebescheinigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausstellt oder diese nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig an den Schiffsführer oder die zuständige Behörde übermittelt.

Die Nummer 11 sieht einen Bußgeldtatbestand dann vor, wenn entgegen § 7 Absatz 7 Satz 1 die Angaben einer Abfallabgabebescheinigung nicht oder nicht vollständig mitgeführt werden.

Die Nummer 12 normiert die Nichtduldung des Betretens von Häfen, sonstigen Grundstücken, baulichen Anlagen oder Schiffen durch die Vertreter der zuständigen Behörde gemäß § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 als bußgeldbewehrten Verstoß.

Nummer 13 bestimmt als Bußgeldtatbestand, wenn von den Schiffsführern gemäß § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 erforderliche Auskünfte nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erteilt oder die erforderlichen Nachweise nicht, nicht richtig oder nicht vollständig vorlegt werden.

Die Nummer 14 normiert die Verweigerung oder Einschränkung der Einsichtnahme in Schiffspapiere oder Schiffstagebücher gemäß § 11 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 als bußgeldbewehrten Verstoß.

Mit Nummer 15 wird die Zuwiderhandlung gegen eine vollziehbare Anordnung der zuständigen Behörde nach § 7 Absatz 1 Satz 2 oder § 11 Absatz 3 Satz 1 oder 2 als Bußgeldtatbestand geregelt.

Der Absatz 2 des § 12 bestimmt den Rahmen der Bußgeldhöhe.

Mit Absatz 3 wird die zuständige Behörde zur Durchführung der Bußgeldverfahren bestimmt.

Der Absatz 4 regelt, wohin die Geldbußen nach ihrer Erhebung fließen.

Zu Abschnitt 5 „Schlussbestimmungen“

§ 13 beinhaltet die Regelungen zum Inkrafttreten dieses Gesetzes sowie zum Außerkrafttreten des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes vom 16. Dezember 2003. Aufgrund der verbindlichen Vorgabe der ausnahmslosen Richtlinienumsetzung bis zum 28. Juni 2021 in Artikel 24 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 besteht europarechtlich kein Spielraum für die Gewährung von Übergangsfristen oder ein gespaltenes Inkrafttreten.

Anlagen

Die Anlagen 1 bis 5 entsprechen den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 und gewährleisten eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Zu Anlagen 1 und 2

Die Anlagen 1 und 2 setzen die Anforderungen an die Abfallbewirtschaftungspläne und Anmeldung zur Abfallentladung gemäß Anhang 1 und 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 um.

Zu Anlage 3

Mit Anlage 3 dieses Gesetzes wird das Muster für die Abfallabgabebescheinigung gemäß Anhang 3 der Richtlinie (EU) 2019/883 umgesetzt.

Zu Anlage 4

Anlage 4 gibt die Ausgestaltung der Kosten für die Gebührenberechnung gemäß Anhang 4 der Richtlinie (EU) 2019/883 wieder.

Zu Anlage 5

Das Ausnahmezeugnis nach Anhang 5 der Richtlinie (EU) 2019/883 ist in Anlage 5 enthalten.