

Mitteilung des Senats vom 26. September 2000

Bremisches Hafenbetriebsgesetzes

Der Senat überreicht der Bürgerschaft (Landtag) als Anlage den Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes nebst Begründung mit der Bitte um Beschlussfassung.

Das Bremische Hafenbetriebsgesetz bildet die Grundlage für die Novellierung aller hafenenrechtlichen Vorschriften im Lande Bremen und stellt sicher, dass der Hafetrieb unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorschriften abgewickelt werden kann.

Ein Entwurf zur Bremischen Hafenenordnung und zur Bremischen Hafengebührenordnung befindet sich in Vorbereitung, d. h. diese Verordnungen werden an das Bremische Hafenbetriebsgesetz angepasst. Sie sollen ebenfalls zum 1. Januar 2001 in Kraft treten.

Die konsequente Überarbeitung des bestehenden Bremischen Hafengesetzes ist notwendig geworden, da sich seit dem In-Kraft-Treten dieses Gesetzes am 27. September 1966 sowohl im Bereich der Bundesgesetzgebung als auch des EU-Rechts eine Vielzahl von Veränderungen ergeben haben. Das Bremische Hafengesetz wurde in der Vergangenheit kontinuierlich an diese gesetzlichen Änderungen angepasst, genügt aber den rechtlichen Anforderungen zur Abwicklung des Verkehrs in den bremischen Häfen nicht mehr. Eine weitere Gesetzesänderung des Bremischen Hafengesetzes war nicht mehr praktikabel.

Aus diesem Grunde war eine Bereinigung und Neuordnung der hafengesetzlichen Regelungen unabdingbar und das Bremische Hafenbetriebsgesetz wurde erarbeitet.

Der Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes zeichnet sich durch seine Übersichtlichkeit, Praktikabilität und somit Anwenderfreundlichkeit aus. Es haben nur die Vorschriften Eingang in den Gesetzestext gefunden, die keinem Wechsel unterliegen. Konkrete Einzelfallbestimmungen werden in den diesem Entwurf nachfolgenden Verordnungen getroffen.

Die Kajegebühr wird mit In-Kraft-Treten des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes abgeschafft, dadurch hat sich Bremen seinen Konkurrenzhäfen angepasst. Die Bremische Hafengebührenordnung (HGebV) wird entsprechend angepasst. Es wird angestrebt, den Wegfall der Kajegebühr eckwertneutral zu kompensieren. Die überarbeitete Fassung der HGebV soll zum 1. Januar 2001 In-Kraft-Treten.

Der Senat bittet den Entwurf in der vorliegenden Fassung zu beschließen.

Bremisches Hafetriebsgesetz

Der Senat verkündet das nachstehende von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz:

Abschnitt 1

Allgemeine Bestimmungen

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Hafengebiet
- § 3 Anwendung anderer Rechtsvorschriften
- § 4 Begriffsbestimmungen
- § 5 Zuständigkeiten
- § 6 Befugnisse der Hafenbehörde
- § 7 Zuständigkeiten und Befugnisse der Polizei
- § 8 Pflichten der Hafennutzer
- § 9 Datenverarbeitung und Datenschutz

Abschnitt 2

Nutzungsvorschriften

- § 10 Hafennutzung
- § 11 Verkehrserlaubnis
- § 12 Seeschiffsassistenz
- § 13 Vertäuen
- § 14 Gefährdungen, Verunreinigungen und Beschädigungen
- § 15 Räumung des Hafengebietes

Abschnitt 3

Gebührenrechtliche Vorschriften

- § 16 Hafengebühren
- § 17 Beleihung von Dritten
- § 18 Ergänzende Anwendung des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes
- § 19 Schiffseigner als Kostenschuldner

Abschnitt 4

Ermächtigung

- § 20 Ermächtigung

Abschnitt 5

Ordnungswidrigkeiten

- § 21 Ordnungswidrigkeiten

Abschnitt 6

Schlussvorschriften

- § 22 Einschränkung von Grundrechten
- § 23 Änderung von Rechtsvorschriften
- § 24 Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang
- § 25 In-Kraft-Treten

Abschnitt 1

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

Dieses Gesetz und die aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen gelten für das Hafengebiet im Lande Bremen.

§ 2

Hafengebiet

(1) Hafengebiet im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen Wasser- und Landflächen, die dem Schiffsverkehr, der Hafenindustrie, dem Güterumschlag, der Güterverteilung sowie deren Lagerung und den hierfür notwendigen Betriebsanlagen dienen.

(2) Zum Hafengebiet gehören:

1. die öffentlichen und nicht-öffentlichen Wasserflächen der Häfen, der Anlagen am Strom und der Geeste,
2. das Hafennutzungsgebiet.

Das Merkmal der Öffentlichkeit ist erfüllt, wenn das Hafengebiet im Rahmen seiner Zweckbestimmung von jedem zu gleichen Bedingungen genutzt werden kann.

(3) Der Senat wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die wasser- und landseitige Abgrenzung des Hafengebietes vorzunehmen.

(4) Der Senat wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Wasserflächen und daran angrenzende Landflächen, die über Wasserflächen der Häfen erreicht werden können, den Bestimmungen dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zu unterstellen.

§ 3

Anwendung anderer Rechtsvorschriften

(1) Auf den Wasserflächen des Hafengebietes gelten in Ergänzung zu diesem Gesetz und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen die für die Schifffahrt geltenden bundesrechtlichen Vorschriften. Näheres regelt die Hafenanordnung.

(2) Soweit dieses Gesetz und die aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen für Wasserflächen vor Anlagen am Strom gelten, die zur Bundeswasserstraße gehören, bleibt die Geltung der für die Schifffahrt bestehenden bundesrechtlichen Vorschriften unberührt. Dieses Gesetz und die aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen finden ergänzend Anwendung.

(3) Soweit Wasserflächen des Hafengebietes zur Bundeswasserstraße gehören, bleiben die sonstigen Zuständigkeiten des Bundes unberührt.

§ 4

Begriffsbestimmungen

In diesem Gesetz und in den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sind:

1. Häfen

Die Hafenbecken und Hafeneinfahrten, Vorhäfen und Schleusenammern.

2. Anlagen

Die Schiffsumschlags- und Schiffsliegstellen sowie Landungs- und Betriebsanlagen. Anlagen am Strom sind Anlagen nach Satz 1 an der Weser, einschließlich der Kleinen Weser und der Geeste.

3. Hafennutzungsgebiet

Die an die Wasserfläche des Hafengebietes angrenzenden Landflächen, die dem Verkehr von Schiffen mit dem Land, insbesondere dem Löschen und dem Laden dienen, sowie alle sonstigen Landflächen des Hafengebietes, die dem Bereitstellen gefährlicher Güter dienen, einschließlich der auf diesen Flächen befindlichen baulichen Einrichtungen.

4. Fahrzeuge

See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge, Sportfahrzeuge, schwimmende Geräte und sonstige Schwimmkörper, die gewöhnlich zur Fortbewegung bestimmt sind. Als Fahrzeuge gelten auch Wasserflugzeuge und nichtwasserverdrängende Wasserfahrzeuge.

5. Landfahrzeuge

Straßen- und Schienenfahrzeuge und Hafengüterfahrzeuge, zum Beispiel Hubfahrzeuge, Sattelaufleger, Gabelstapler.

6. Fahrzeugführer

Jeder Führer eines Fahrzeuges oder jeder sonst für die Sicherheit eines Fahrzeuges Verantwortliche.

7. Schwimmende Anlagen

Schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken. Sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge.

8. Gefährliche Güter

Stoffe und Gegenstände, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können. Die unter diese Begriffsbestimmung fallenden Stoffe werden durch die Hafenordnung näher bestimmt.

9. Umschlag

Das Be- und Entladen von Fahrzeugen sowie Frachtcontainern einschließlich des Transportes zu ladender oder gelöschter Güter auf den Kajen, in den Kajeschuppen, auf Freiflächen und sonstigen Lagerplätzen. Als Umschlag gilt auch das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen.

10. Durchfuhr

Der Verbleib von nicht zum Umschlag bestimmten Gütern an Bord von Fahrzeugen.

11. Bereitstellen

Der zeitweilige Aufenthalt von Gütern nach Beginn und im Verlauf der Beförderung für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels zum Zweck der Weiterbeförderung.

§ 5

Zuständigkeiten

(1) Für die Durchführung dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ist die Hafenbehörde zuständig, soweit nachfolgend in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.

(2) Hafenbehörde ist das Hansestadt Bremische Hafenamt — Hafenkapitän — für die stadtbremischen Häfen (Hafengruppe Bremen) und den stadtbremischen Überseehafen und das übrige Hafengebiet in Bremerhaven (Hafengruppe Bremerhaven).

(3) Als Hafenbehörde gelten auch die dem Hafenkapitän unterstellten Bediensteten, wenn diese mit der Durchführung dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen betraut sind.

(4) Die in Absatz 2 genannte Hafenbehörde ist zugleich Ortspolizeibehörde im Sinne von § 67 Abs. 2 des Bremischen Polizeigesetzes.

§ 6

Befugnisse der Hafenbehörde

(1) Die Hafenbehörde darf:

1. Auskunft über Bauart, Ausrüstung, Ladung, Besetzung sowie besondere Vorkommnisse an Bord und die Vorlage aller Fahrzeug-, Ladungs- und Beförderungspapiere verlangen;
2. Fahrzeuge betreten, besichtigen und auf ihnen mitfahren;
3. Anlagen und schwimmende Anlagen betreten;
4. Wohnräume gegen den Willen des Inhabers jederzeit betreten, wenn dieses zur Abwehr einer gegenwärtigen erheblichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist;
5. Beförderungsmittel und -einheiten, insbesondere zur Kontrolle gefährlicher Güter, betreten und besichtigen;
6. Fahrzeuge, die den Verkehr behindern oder unerlaubt einen Liegeplatz benutzen, sofort verlegen oder verlegen lassen;
7. Fahrzeuge, die durch ihren Zustand oder ihre Ladung eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellen, an eine bestimmte Stelle verlegen lassen;
8. alle sonstigen Maßnahmen ergreifen, die zur Abwehr einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs oder des sonstigen Hafenbetriebes erforderlich sind;
9. die öffentlichen Wasserflächen im Hafengebiet vor den im Privateigentum oder -besitz stehenden Anlagen oder schwimmenden Anlagen mit wartenden oder außenbords umschlagenden Fahrzeugen belegen, sofern und solange diese Liegeplätze von den betreffenden Anliegern nicht für ihren eigenen Betrieb genutzt werden, und
10. nach Maßgabe der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen ihre Anordnungen durchsetzen.

(2) Die Hafenbehörde ist befugt, auf Fahrzeugen in Häfen und Anlagen und in Betrieben im Hafennutzungsgebiet zur Abwendung von Gefahren für Leben und Gesundheit der Beschäftigten die erforderlichen Anordnungen zu treffen und Arbeiten bis zur Befolgung der Anordnungen zu untersagen. Näheres regelt die Hafenordnung.

§ 7

Zuständigkeiten und Befugnisse der Polizei

(1) Die Polizei Bremen nimmt bei der Durchführung dieses Gesetzes die Aufgaben des Polizeivollzugsdienstes nach § 64 Abs. 1 des Bremischen Polizeigesetzes wahr. Sie ist bei der Gefahrenabwehr zum Vollzug dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung nur für solche Maßnahmen zuständig, die nach pflichtgemäßem Ermessen unaufschiebbar notwendig erscheinen, soweit nichts anderes bestimmt ist.

(2) Die Beamten der Polizei Bremen haben die gleichen Befugnisse wie die Hafenbehörde nach § 6 Nrn. 1 bis 5 und 10.

(3) Die Polizei Bremen hat zusätzlich neben der Wahrnehmung der Aufgaben nach Absatz 1

1. die Einhaltung der Vorschriften, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs dienen, insbesondere über das Verhalten im Verkehr, die Ausrüstung, die Besetzung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und schwimmenden Anlagen, zu überwachen;
2. Fahrzeugpapiere einschließlich sonstiger erforderlicher Sicherheitszeugnisse, Erlaubnisse, Genehmigungen, Bescheinigungen, Tagebücher, Nachweise,

Beförderungs- und Ladungspapiere sowie die Befähigungsnachweise der Fahrzeugführer, Besatzungen und Lotsen der Fahrzeuge zu kontrollieren.

§ 8

Pflichten der Hafennutzer

(1) Sofern nichts anderes bestimmt ist, ist der Fahrzeugführer oder der Eigentümer oder der Nutzungsberechtigte einer Anlage oder einer schwimmenden Anlage verpflichtet, für die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zu sorgen. Weitere Verantwortlichkeiten können durch die Hafenordnung bestimmt werden.

(2) Insbesondere bestehen folgende Pflichten:

1. Der Fahrzeugführer oder der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte einer Anlage oder einer schwimmenden Anlage ist verpflichtet, die Maßnahmen nach §§ 6 und 7 zu dulden und die mit der Durchführung dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen betrauten Personen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen.
2. Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, der Hafenbehörde unverzüglich anzuzeigen, wenn ein Fahrzeug sinkt, wassergefährdende Stoffe verliert, in Brand geraten, auf Grund gelaufen oder durch eine Havarie manövrierunfähig geworden ist.
3. Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, der Hafenbehörde und den Beamten der Polizei Bremen insbesondere über Bauart, Ausrüstung und Ladung sowie besondere Vorkommnisse an Bord Auskunft zu erteilen und auf Verlangen Einblick in alle Papiere zu gewähren, die das Fahrzeug, die Ausrüstung und die Ladung betreffen.
4. Eigentümer oder Nutzungsberechtigte von Anlagen oder schwimmenden Anlagen haben der Hafenbehörde und den Beamten der Polizei Bremen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben das Betreten dieser Anlagen zu ermöglichen.
5. Eigentümer oder Nutzungsberechtigte von Anlagen oder schwimmenden Anlagen an öffentlichen Wasserflächen haben das Vertäuen von Fahrzeugen an den vorhandenen Einrichtungen im Rahmen des § 6 Nr. 9 zu dulden.

(3) Allen dienstlichen Anordnungen der Hafenbehörde und der Beamten der Polizei Bremen ist unverzüglich Folge zu leisten.

§ 9

Datenverarbeitung und Datenschutz

(1) Die Hafenbehörde darf im Rahmen des Gefahrgutumschlages, der Verkehrserfassung, der Fahrgastbeförderung, der Hafengebührenfestsetzung und der Arbeitssicherheit in dem für die rechtmäßige Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Umfang personenbezogene Daten verarbeiten. Die Daten dürfen nur für die in Absatz 2 genannten Zwecke verwendet werden.

(2) In den in Absatz 1 genannten Aufgabenbereichen dürfen zur Erfüllung der nach

1. diesem Gesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen,
2. dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen,
3. dem Seeaufgabengesetz und dem Binnenschiffahrtsaufgabengesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen,
4. dem Gesetz vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen,
5. der Haushaltsordnung der Freien Hansestadt Bremen,
6. dem Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetz,

bestimmten Aufgaben die erforderlichen personenbezogenen Daten erhoben werden. Ohne Kenntnis des Betroffenen dürfen diese Daten erhoben werden, soweit keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass schutzwürdige Belange des Betroffenen

beeinträchtigt werden können. Die Erhebung dieser Daten kann im automatisierten Abrufverfahren erfolgen. Der Abruf im automatisierten Verfahren ist nur zulässig, wenn durch technische und organisatorische Maßnahmen sichergestellt wird, dass die unbefugte Datenverarbeitung ausgeschlossen wird. Bei Dritten außerhalb des öffentlichen Bereichs dürfen solche Daten nur mit Einwilligung des Betroffenen erhoben werden. Ohne Einwilligung und Kenntnis des Betroffenen dürfen Daten bei Dritten außerhalb des öffentlichen Bereichs nur erhoben werden, wenn es einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde, die Einwilligung einzuholen oder den Betroffenen zu benachrichtigen, und keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass schutzwürdige Belange des Betroffenen beeinträchtigt werden können.

(3) Zu Zwecken der Hafententwicklung, -verwaltung und -sicherheit darf die Hafenbehörde statistische Daten über den Umschlag der See- und Binnenschifffahrt erheben.

(4) Der Senator für Wirtschaft und Häfen trifft durch Rechtsverordnungen nähere Bestimmungen über die Art der zu verarbeitenden Daten, deren Verwendungszweck, die Datenempfänger sowie die Form der Übermittlung. § 14 Abs. 2 des Bremischen Datenschutzgesetzes bleibt unberührt.

(5) Personenbezogene Daten sind zu löschen, wenn

1. ihre Speicherung unzulässig ist oder
2. ihre Kenntnis für die speichernde Stelle zur rechtmäßigen Erfüllung ihrer Aufgaben nicht mehr erforderlich ist. Werden die Daten voraussichtlich erneut benötigt, dürfen sie bis zu zwei Jahre nach ihrer letzten Nutzung gespeichert bleiben, es sei denn, der Betroffene verlangt die Löschung.

(6) Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, gelten die Vorschriften des Ersten bis Dritten und Fünften Abschnitts des Bremischen Datenschutzgesetzes.

Abschnitt 2

Nutzungsvorschriften

§ 10

Hafennutzung

(1) Das Befahren der öffentlichen Wasserflächen des Hafengebietes ist im Rahmen dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ohne Erlaubnis der Hafenbehörden gestattet.

(2) Das Befahren der Häfen und das Einbringen gefährlicher Güter in das Hafengebiet ist bei der zuständigen Hafenbehörde anzumelden.

(3) Der Fahrzeugverkehr und der Umschlag können allgemein für das Hafengebiet oder Teile des Hafengebietes zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit untersagt oder eingeschränkt werden.

(4) In den Häfen hat sich der Fahrzeugführer eines Fahrzeuges eines Hafenslots als nautischen Beraters zu bedienen. Von der Pflicht zur Annahme eines Hafenslots können Befreiungen erteilt werden.

(5) Die Einnahme eines Liegeplatzes im Hafen bedarf der Erlaubnis der Hafenbehörde, die unter Berücksichtigung einer geordneten Abwicklung des Hafensbetriebes und der Belange der öffentlichen Sicherheit den Liegeplatz anweist.

(6) Näheres bestimmt die Hafenordnung.

§ 11

Verkehrserlaubnis

(1) Fahrzeuge benötigen zum Befahren des Hafens eine Erlaubnis der Hafenbehörde, wenn

1. sie oder ihre Ladung eine Gefahr für Mensch, Umwelt oder Anlagen darstellen;
2. sie zum Verschrotten bestimmt sind;
3. sie aufgelegt werden sollen; das gilt auch für Wracks oder Teile von Fahrzeugen.

Die Erlaubnis kann aus Gründen der öffentlichen Sicherheit versagt werden. Näheres regelt die Hafensordnung.

(2) Fahrzeuge, die durch Verschulden ihres Fahrzeugführers oder ihrer Besatzung oder infolge mangelhafter Beschaffenheit, Hafens- oder Schiffahrtsanlagen verunreinigen oder beschädigen oder gegen die insoweit ein hinreichender Verdacht besteht, dürfen den Hafen nur mit Erlaubnis der Hafensbehörde verlassen. Näheres regelt die Hafensordnung.

(3) Die Erlaubnis nach Absatz 2 ist zu erteilen, wenn

1. die Voraussetzungen für einen dinglichen Arrest nach § 917 der Zivilprozessordnung nicht vorliegen; oder
2. Sicherheit geleistet und ein Zustellungsbevollmächtigter bestellt worden ist.

§ 12

Seeschiffsassistenten

(1) Unternehmen, die gewerbsmäßig das Assistieren von Fahrzeugen durch Seeschiffsassistentenschlepper sowie die Überlassung von Fahrzeugen an Dritte zu diesem Zweck betreiben wollen, bedürfen der Erlaubnis der Hafensbehörde. Die Erlaubnis kann befristet, unter Auflagen oder Widerrufsvorbehalt erteilt werden.

(2) Das Unternehmen sowie die Fahrzeugführer von Seeschiffsassistentenschleppern sind zum Schleppen verpflichtet, wenn das Assistieren nicht durch Umstände verhindert wird, die sie nicht abwenden und denen sie auch nicht abhelfen können.

(3) Die Hafensbehörde kann zur Vermeidung von Gefahren bestimmen, daß Fahrzeuge sich zur Seeschiffsassistenten eines von der Hafensbehörde zugelassenen Seeschiffsassistentenunternehmens bedienen müssen.

(4) Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird ermächtigt, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, Rechtsverordnungen über die Seeschiffsassistenten zu erlassen. In den Rechtsverordnungen können Regelungen getroffen werden über

1. die Voraussetzungen, unter denen einem Unternehmen nach Absatz 1 die Erlaubnis erteilt, zurückgenommen oder widerrufen werden kann und den Erlass von Nebenbestimmungen zu diesem Verfahren;
2. den Nachweis der Zuverlässigkeit des Unternehmens und der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen, der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens, einschließlich dem Verfahren zur Feststellung dieser Voraussetzungen;
3. den Nachweis der Ausbildung und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Fahrzeugführer der Seeschiffsassistentenschlepper, einschließlich dem Verfahren zur Feststellung dieser Voraussetzungen;
4. die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Seeschiffsassistentenschlepper nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und internationalen Abmachungen zu regeln;
5. die Anforderungen an eine geordnete und sichere Seeschiffsassistenten;
6. die Überwachung durch die zuständige Behörde;
7. den Umfang der Seeschiffsassistentenpflicht nach Absatz 2;
8. die Betriebs- und Einsatzbereitschaft der Seeschiffsassistentenschlepper.

§ 13

Vertäuen

(1) Der Fahrzeugführer eines Fahrzeuges sowie der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte einer schwimmenden Anlage haben für eine sichere Vertäuerung an den hierfür vorgesehenen Vorrichtungen zu sorgen. Die Vertäuerung ist zu überwachen und den Wasserstandsschwankungen sowie dem Ein- und Austausch beim Laden und Löschen anzupassen.

(2) Durch das Vertäuen dürfen der Umschlag und der Verkehr auf den Wasser- und Landflächen nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde behindert werden.

(3) Der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte einer Anlage oder schwimmenden Anlage hat die für das Vertäuen vorgesehenen Vorrichtungen in regelmäßigen Abständen auf ihren betriebs sicheren Zustand zu überprüfen.

(4) Unternehmen, die gewerbsmäßig Vertäudienstleistungen erbringen wollen, bedürfen dazu der Erlaubnis der Hafenbehörde. Die Erlaubnis kann befristet, unter Auflagen oder Widerrufsvorbehalt erteilt werden.

(5) Die in Absatz 4 genannten Unternehmen sind zum Vertäudienst verpflichtet, wenn die Erbringung der Dienstleistung nicht durch Umstände verhindert wird, die sie nicht abwenden und denen sie auch nicht abhelfen können.

(6) Die Hafenbehörde kann zur Vermeidung von Gefahren bestimmen, dass Fahrzeuge und schwimmende Anlagen sich zum Vertäuen und Loswerfen eines gemäß Absatz 4 von der Hafenbehörde zugelassenen Unternehmens bedienen müssen.

(7) Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird ermächtigt, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, Rechtsverordnungen über das Vertäuen zu erlassen. In den Rechtsverordnungen können Regelungen getroffen werden über

1. die Voraussetzungen, unter denen ein Unternehmen die Erlaubnis nach Absatz 4 erteilt oder zurückgenommen oder widerrufen werden kann und den Erlass von Nebenbestimmungen zu diesem Verfahren;
2. den Nachweis der Zuverlässigkeit des Unternehmens und der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen, der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens, einschließlich dem Verfahren zur Feststellung dieser Voraussetzungen;
3. den Nachweis der Ausbildung und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Arbeitnehmer des Unternehmens, einschließlich dem Verfahren zur Feststellung dieser Voraussetzungen;
4. die Anforderungen an Ausrüstung und Betriebsweise des Unternehmens nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und internationalen Abmachungen zu regeln;
5. die Anforderungen an ein geordnetes und sicheres Vertäuen und Loswerfen;
6. die Überwachung durch die zuständige Behörde;
7. den Umfang der Vertäupflicht;
8. die Betriebs- und Einsatzbereitschaft des Unternehmens.

§ 14

Gefährdungen, Verunreinigungen und Beschädigungen

(1) Im Hafengebiet hat sich jeder so zu verhalten, dass niemand gefährdet oder geschädigt wird.

(2) Es ist verboten, im Hafengebiet Gewässer, Kajen, Ufer, Uferbefestigungen sowie die Anlagen zu verunreinigen oder zu beschädigen. Verunreinigungen oder Beschädigungen sind der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich anzuzeigen. Näheres regelt die Hafenordnung.

(3) Übrige Vorschriften des Rechtes der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der besonderen Gefahrenverhütung, des Umweltrechtes, insbesondere solche des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes, bleiben unberührt.

§ 15

Räumung des Hafengebietes

(1) Die Hafenbehörde ist befugt, bei Gefahr für die öffentliche Sicherheit die Räumung des Hafengebietes anzuordnen.

(2) Die Rückzahlung oder der Erlass fällig gewordener Hafengebühren kann in diesem Falle nicht beansprucht werden.

Abschnitt 3

Gebührenrechtliche Vorschriften

§ 16

Hafenabgaben

(1) Für die Inanspruchnahme der Häfen, der Anlagen am Strom und der Geeste werden Hafenabgaben erhoben. Diese teilen sich auf in:

1. die Raumgebühr;
2. das Liegegeld;
3. das Hafenslotsgeld;
4. Nebengebühren.

(2) Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird ermächtigt, zur Regelung der Hafenabgaben die Hafengebührenordnung zu erlassen und in dieser nach Anhörung der Handelskammer

1. nähere Bestimmungen über die Berechnung und den Einzug der Hafenabgaben zu treffen;
2. das Hafenslotsgeld festzusetzen;
3. die einzelnen Nebengebühren festzusetzen sowie nähere Bestimmungen über deren Berechnung und Einzug zu erlassen;
4. ferner die Höhe und die Voraussetzungen für die Befreiung, Stundung und Erlass aller Gebühren zu regeln.

§ 17

Beleihung von Dritten

Mit der Festsetzung durch Bescheid und Einziehung der in § 16 Abs.1 Nrn. 1 und 2 genannten Hafenabgaben kann der Senator für Wirtschaft und Häfen Dritte beleihen. Näheres regelt die Hafengebührenordnung.

§ 18

Ergänzende Anwendung des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes

Soweit dieses Gesetz oder die Hafengebührenordnung keine abweichenden Bestimmungen treffen, finden die Vorschriften des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes ergänzende Anwendung.

§ 19

Schiffseigner als Kostenschuldner

Neben den im Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetz aufgeführten Kostenschuldnern ist bei der Erhebung der Hafenabgaben auch der Schiffseigner Kostenschuldner. Mehrere Kostenschuldner haften als Gesamtschuldner.

Abschnitt 4

Ermächtigung

§ 20

Ermächtigung

Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird ermächtigt, zur Durchführung dieses Gesetzes

1. durch Rechtsverordnung die Benutzung des Hafengebietes, den Schiffsverkehr, den Umschlag, den Hafenbetrieb sowie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit im Hafengebiet zu regeln;

2. durch Rechtsverordnung das Hafenslotswesen zu regeln;
3. durch Rechtsverordnung die Anforderungen an die Qualifikation der auf Fahrzeugen im Hafen tätigen Bediensteten zu regeln;
4. durch Rechtsverordnung die Anforderungen an die Art und Erstellung von Notfallplänen für die Häfen und im Hafen tätige Unternehmen zu regeln.

Abschnitt 5

Ordnungswidrigkeiten

§ 21

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 6 Abs. 1 Nrn. 1 bis 5 Aufsichtsmaßnahmen behindert, Auskunftspflichten verletzt oder Unterstützungsmaßnahmen behindert;
 2. entgegen § 6 Abs. 1 Nrn. 6 bis 9 und Abs. 2 den Anordnungen nicht Folge leistet;
 3. entgegen § 7 Abs. 2 und 3 Nrn. 1 und 2 Überwachungsmaßnahmen und Kontrollmaßnahmen behindert;
 4. entgegen § 8 Abs. 1 nicht für die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes sorgt;
 5. entgegen § 8 Abs. 2 Nr. 1 betrauten Personen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unterstützt;
 6. die Anzeigepflicht nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 verletzt;
 7. die Auskunftspflicht nach § 8 Abs. 2 Nr. 3 verletzt;
 8. entgegen § 8 Abs. 2 Nr. 4 befugten Personen das Betreten der Anlagen nicht gestattet;
 9. entgegen § 8 Abs. 2 Nr. 5 das Vertäuen von Fahrzeugen nicht duldet;
 10. entgegen § 8 Abs. 3 den Anordnungen nicht unverzüglich Folge leistet;
 11. entgegen § 10 Abs. 2 der Meldepflicht nicht nachkommt;
 12. entgegen § 10 Abs. 4 sich keines Hafenslots bedient;
 13. entgegen § 10 Abs. 5 ohne Erlaubnis einen Liegeplatz benutzt;
 14. entgegen § 11 Abs. 1 ohne Erlaubnis den Hafen befährt;
 15. entgegen § 11 Abs. 2 ohne Erlaubnis den Hafen verlässt;
 16. entgegen § 12 Abs. 1 das Assistieren von Fahrzeugen sowie die Überlassung von Fahrzeugen an Dritte zu diesem Zweck ohne Erlaubnis durchführt;
 17. entgegen § 12 Abs. 2 der Schleppverpflichtung nicht nachkommt;
 18. entgegen § 13 Abs. 1 Fahrzeuge und schwimmende Anlagen nicht sicher vertäut;
 19. entgegen § 13 Abs. 2 den Umschlag und Verkehr behindert;
 20. entgegen § 13 Abs. 3 die Vertäuvorrichtungen nicht regelmäßig überprüft;
 21. entgegen § 13 Abs. 4 Vertäudienstleistungen ohne Erlaubnis erbringt;
 22. entgegen § 13 Abs. 5 seiner Verpflichtung zum Vertäuen nicht nachkommt;
 23. gegen die allgemeine Verhaltensvorschrift des § 14 Abs. 1 verstößt;
 24. entgegen § 14 Abs. 2 Gewässer im Hafengebiet, Kajen, Ufer, Uferbefestigungen sowie sonstige Hafen- oder Schifffahrtsanlagen verunreinigt oder beschädigt und der Anzeigepflicht nicht nachkommt.

Die Verantwortung trifft in den Fällen, in denen sich die Vorschriften ausdrücklich auf ein Fahrzeug beziehen, den Fahrzeugführer, wenn nichts anderes bestimmt ist.

(2) Ordnungswidrig handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit diese für einen bestimmten Tatbestand auf diese Ordnungswidrigkeitsbestimmung verweist.

(3) Ordnungswidrig handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Ge- oder Verboten der aufgrund des § 3 dieses Gesetzes geltenden bundesrechtlichen Vorschriften zuwiderhandelt, soweit die Zuwiderhandlung mit Bußgeld bedroht ist.

(4) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Deutsche Mark, im Falle des Absatzes 3 bis zu der in der jeweiligen Bundesvorschrift vorgesehenen Höhe, geahndet werden.

(5) In den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen kann vorgesehen werden, dass bei Verstößen auch der Versuch einer Ordnungswidrigkeit geahndet wird.

(6) Sachlich zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten ist die Hafenbehörde.

Abschnitt 6

Schlussvorschriften

§ 22

Einschränkung von Grundrechten

Durch dieses Gesetz werden die Grundrechte auf Freiheit der Person (Artikel 2 Grundgesetz) und Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Grundgesetz) eingeschränkt.

§ 23

Änderung von Rechtsvorschriften

(1) In § 2 Satz 1 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes vom 16. Juli 1979 (Brem. GBl. S. 279 — 203-b-1), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. November 1999 (Brem. GBl. S. 305) geändert worden ist, wird die Angabe „des Bremischen Hafengesetzes vom 27. September 1966 (Brem. GBl. S. 131 — 9511-a-1)“ durch die Worte „des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes“ ersetzt.

(2) In § 16 Abs. 2 Nr. 2 des Bremischen Ausführungsgesetzes zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. November 1998 (Brem. GBl. S. 289 — 2129-e-1), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juni 1999 (Brem. GBl. S. 95) geändert worden ist, werden die Worte „des Bremischen Hafengesetzes“ durch die Worte „des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes“ ersetzt.

(3) In § 71 Abs. 6 des Bremischen Wassergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Februar 1991 (Brem. GBl. S. 65, 158 — 2180-9-1), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 1. Juni 1999 (Brem. GBl. S. 95) geändert worden ist, werden die Worte „Bremisches Hafengesetz“ durch die Worte „Bremisches Hafenbetriebsgesetz“, das Wort „Hafengesetz“ durch das Wort „Hafenbetriebsgesetz“ und die Worte „aufgrund des Hafengesetzes“ durch die Worte „aufgrund des Hafenbetriebsgesetzes“ ersetzt.

(4) In § 1 Nr. 2 der Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Sprengstoffgesetz vom 17. November (Brem. GBl. S. 334 — 45-c-80) werden die Worte „Bremisches Hafengesetz“ durch die Worte „Bremisches Hafenbetriebsgesetz“ ersetzt.

(5) In § 4 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung über die nach dem Sprengstoffgesetz zuständigen Behörden vom 17. November 1998 (Brem. GBl. S. 333 — 7101-g-1) werden die Worte „für das Verbringen explosionsgefährlicher Stoffe im Hafengebiet im Sinne des Bremischen Hafengesetzes die Hafenbehörden, im Übrigen die Gewerbeaufsichtämter; § 3 Abs. 4 des Bremischen Hafengesetzes und § 35 Abs. 4 der Bremischen Hafenordnung bleiben unberührt“ durch die Worte „für die Beför-

derung explosionsgefährlicher Stoffe im Hafengebiet im Sinne des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes die Hafenbehörde, im Übrigen die Gewerbeaufsichtsämter; § 7 Abs. 1 des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes und § 41 Abs. 4 der Bremischen Hafenordnung bleiben unberührt“ ersetzt.

(6) Das Bremische Fischereigesetz vom 17. September 1991 (Brem.GBl. S. 309 — 793-a-1), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 1. Juni 1999 (Brem.GBl. S. 139) wird wie folgt geändert:

1. In § 9 Abs. 1 werden die Worte „Bremisches Hafengesetz“ durch die Worte „Bremisches Hafenbetriebsgesetz“ ersetzt.
2. In § 30 Abs. 2 werden die Worte im letzten Halbsatz „und für die Häfen die jeweils zuständigen Hafenbehörden im Sinne des Bremischen Hafengesetzes“ durch die Worte „und für die Häfen die Hafenbehörde im Sinne des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes“ ersetzt.

(7) In § 1 der Bekanntmachung über die nach der Gefahrgutverordnung See zuständigen Behörden vom 10. November 1986 (Brem.Abl. S. 550 — 9512-a-1) werden die Worte in „sind die Hafenbehörden (§ 3 des Bremischen Hafengesetzes vom 27. September)“ durch die Worte „ist die Hafenbehörde (§ 5 des Bremischen Hafenbetriebsgesetz)“ ersetzt.

(8) In § 48 Abs. 1 der Lotsverordnung für das Hafenlotswesen in Bremerhaven vom 28. November 1974 (Brem.GBl. S. 431 — 9515-a-1) werden die Worte „gemäß § 16 des Bremischen Hafengesetzes“ durch die Worte „nach § 22 des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes“ ersetzt.

§ 24

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf § 23 Abs. 4, 5, 7 und 8 beruhenden Teile der dort geänderten Verordnungen können aufgrund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Verordnungen geändert werden.

§ 25

In-Kraft-Treten

(1) § 16 Abs. 2 und § 20 Nr. 1 dieses Gesetzes treten am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Im Übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Januar 2001 in Kraft. Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. das Bremische Hafengesetz vom 27. September 1966 (Brem.GBl. S. 131 — 9511-a-1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Juni 1999 (Brem.GBl. S. 95),
2. die Verordnung betreffend den Hafeninspektor der Stadt Bremerhaven vom 10. Januar 1902 (SaBremR 9511-e-1), zuletzt geändert durch Artikel 28 bis 30 des Gesetzes vom 24. März 1970 (Brem.GBl. S. 37) und
3. die Verordnung betreffend den Hafeninspektor der Stadt Bremen vom 9. Dezember 1910 (SaBremR 9511-e-2), zuletzt geändert durch Artikel 157 des Gesetzes vom 18. Dezember 1974 (Brem.GBl. 351).

Begründung

Allgemeine Begründung

1. Das Bremische Hafengesetz vom 27. September 1966 (Brem.GBl. S. 131) hat erstmals ein einheitliches Landesgesetz geschaffen, dessen Hafenvorschriften für sämtliche Häfen im Lande Bremen galten. Dieses Bremische Hafengesetz sollte insbesondere verdeutlichen, dass die bremischen Häfen in Bremen-Stadt und Bremerhaven eine wirtschaftliche Einheit darstellen. Das Bremische Hafengesetz von 1966 und die im gleichen Jahr erlassene Bremische Hafenordnung vom 18. November 1966 (Brem.GBl. S. 177) lösten das Hafengesetz für Bremerhaven vom 30. März 1884 und das Gesetz betreffend die Benutzung der bremischen Häfen vom 15. April 1928 ab.

2. Eine Neuordnung der hafenrechtlichen Vorschriften, die zum vorliegenden Gesetzentwurf geführt hat, ist aus verschiedenen Gründen erforderlich geworden. Seit Inkraft-Treten des Bremischen Hafengesetzes 1966 wurde eine Vielzahl von neuen Bundesgesetzen erlassen bzw. geändert. Exemplarisch werden hier nur die Gesetze zum Umweltschutz und über die Beförderung gefährlicher Güter genannt. Hinzu kommen Veränderungen im Bereich des EU-Rechts die eine Anpassung des (Hafen-) Gesetzes und der hiermit im Zusammenhang stehenden Rechtsverordnungen zwingend notwendig machen.

Neben den gesetzlichen Grundlagen haben sich auch die operativen Gegebenheiten im Seeschiffsverkehr in den letzten Jahren extrem verändert. Seit Einführung des Containers in den 60er Jahren spielt dieser für die Zukunftsplanung die entscheidende Rolle, sowohl für die Schiffe (Größe, Geschwindigkeit, Ausstattung), als auch für die Umschlagsanlagen. Die Seehäfen sind aufgrund ihrer verkehrsgeographischen Position die internationale Verkehrsdrehscheibe an der Schnittstelle Land/See. Mit der Globalisierung sind die Anforderungen an den Hafen gestiegen. Der traditionelle Hafen als reiner Umschlags- und Lagerplatz hat keine Zukunft mehr. Weltweit befindet sich die Hafenvirtschaft im Wandel: in der technischen Ausstattung, der Organisationsstruktur, der Bandbreite der Dienstleistungen oder in den Transportketten. Bedingt durch diese Entwicklung im Seeschiffsverkehr hat sich auch die Nutzungsstruktur der stadtbremischen Häfen in Bremen-Stadt und Bremerhaven geändert. Teile von Land- und Wasserflächen des Hafens wurden entwidmet, veräußert und verpachtet. Die stadtnahen alten Freihäfen auf der rechten Weserseite werden gegenwärtig umstrukturiert. Der Überseehafen wurde im Zuge dieser Maßnahme verfüllt.

3. Das Bremische Hafengesetz wurde fortlaufend geändert. Dennoch ist eine grundlegende Überarbeitung notwendig geworden, die nur durch die Neuordnung und Bereinigung der bestehenden Vorschriften erreicht werden kann. Ausschließlich grundlegende und keinem Wechsel unterliegende Normen haben Eingang in den Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes gefunden. Die Einzelregelungen zu Verkehr, Sicherheit etc. werden in der Bremischen Hafenordnung getroffen, die an den Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes anzupassen ist. Andere Bereiche werden durch noch zu erlassene Rechtsverordnungen geregelt. Durch diese Regelung wird eine Flexibilität der hafenrechtlichen Bestimmungen ermöglicht und zugleich eine klare Abgrenzung der verschiedenen Sachgebiete erreicht.

4. Eine wesentliche Neuerung des vorliegenden Gesetzentwurfes ist die Definition des Hafengebiets. Der Weiterentwicklung des Hafens mit dem dazugehörigen Sektor, der den Umschlag und Lagerung unterstützenden Dienstleistungen und der Zunahme der ergänzenden Funktionen im Bereich Logistik und Distribution wird durch die Aufteilung des Hafengebietes in Wasser- und Landflächen Rechnung getragen. Der vorliegende Gesetzentwurf bezieht sich ausschließlich auf den Hafenbetrieb und beinhaltet nicht die Verwaltung der Hafenflächen.

Zur Definition von Begriffen enthält dieser Gesetzentwurf eine einheitliche Terminologie der verwandten Rechtsbegriffe. Zur Vereinheitlichung der rechtlichen Vorschriften und zur Verbesserung des Verständnisses tragen diese Definitionen bei. Diese Konkretisierungen sind auch beim Erlass der Bremischen Hafenordnung und der nachfolgenden Rechtsvorschriften weiter zu beachten.

Der Umweltschutz hat sich in der Bundesrepublik Deutschland zunehmend zu einer selbständigen Rechtsnatur entwickelt und ist als Staatszielbestimmung in Artikel 20 a GG festgeschrieben worden. Zur Abwendung von Gefahren für die Umwelt ist in den Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes sowohl eine Verbots- als auch eine Sanktionsvorschrift eingefügt worden.

Eine weitere Neuerung dieses Gesetzentwurfes sind die Regelungen zur Seeschiffsassistenten und zum Vertäuen. Die Seeschiffsassistenten wurde bisher lediglich in der Bremischen Hafenordnung unter § 14 b und das Vertäuen von Fahrzeugen in § 23 Hafenordnung geregelt. Die Verankerung auf gesetzlicher Ebene sieht insbesondere die Erteilung einer Erlaubnis durch die zuständige Behörde sowie den Erlass von Rechtsverordnungen im Zusammenhang mit der Seeschiffsassistenten und dem Vertäuen vor.

Bei den gebührenrechtlichen Vorschriften gibt es ebenfalls eine Veränderung — die Kajegebühr wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf ersatzlos abgeschafft.

5. Dringend erforderlich zur weiteren Bereinigung der bremischen hafenrechtlichen Bestimmungen ist die Überarbeitung der Bremischen Hafenordnung. Voraussetzung hierfür ist der vorliegende Gesetzentwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes, der eine Reihe von Ermächtigungsgrundlagen enthält, die im bisherigen Bremischen Hafengesetz nicht geregelt waren. Die Anpassung an die veränderten wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse im Schiffsverkehr ist aus Gründen der (Rechts-) Sicherheit in der Bremischen Hafenordnung fortzuschreiben und zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist der Erlass weiterer Rechtsverordnungen, die die Anforderungen an die Seeschiffsassistentenunternehmen, Vertäudienstunternehmen, Hafenpatente und die Erstellung von Notfallplänen zum Gegenstand haben, bereits in den Ausführungsbestimmungen im Gesetzentwurf vorgesehen. Die verschiedenen Vorschriften werden so koordiniert und aktualisiert. Die Übersichtlichkeit und Praktikabilität der Hafenrechtsbestimmungen im Lande Bremen wird durch den vorliegenden Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes nachhaltig verbessert.

Einzelbegründungen

Zu § 1

Diese Vorschrift regelt den Geltungsbereich des folgenden Gesetzentwurfs und ist wortgleich mit dem § 1 Abs. 1 des Bremischen Hafengesetzes. Die nähere Definition des Hafengebietes erfolgt im § 2 des Entwurfs des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes.

Zu § 2

1. Das Bremische Hafengesetz definiert das Hafengebiet als Hafen, Anlagen am Strom und als einen Teil der Geeste.

In Abs. 1 wird das Hafengebiet entsprechend seiner Zweckbestimmung definiert: es sind diejenigen Wasser- und Landflächen, die dem öffentlichen Schiffsverkehr, der Hafenindustrie, dem Güterumschlag, der Güterverteilung sowie deren Lagerung und den hierfür notwendigen Betriebsanlagen dienen.

2. Das in seinen Grenzen fixierte Hafengebiet wird in Abs. 2 Nrn. 1 und 2 näher beschrieben. Die Definitionen der verwandten Begriffe ergeben sich aus § 4 des vorliegenden Entwurfes.

Zum Hafengebiet im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfes (Nr. 1) gehören demnach die öffentlichen und nicht-öffentlichen Wasserflächen der Häfen, die Anlagen am Strom und an der Geeste. Diese grundsätzliche Unterteilung ist notwendig, da sich aus § 2 Abs. 4 und § 3 des Entwurfs des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes ergibt, dass hinsichtlich der Geltung der bundesrechtlichen Vorschriften zu unterscheiden ist zwischen den Wasserflächen, die vor den Anlagen am Strom zur Bundeswasserstraße gehören und damit den bundesrechtlichen Vorschriften unterliegen und den Wasserflächen, die als bremische Gewässer zum Hafengebiet im Sinne von § 2 zu subsumieren sind.

Die Wasserflächen unmittelbar umgebenden Landflächen (vgl. insoweit Definition „Hafennutzungsgebiet“ in § 4 des Entwurfs) und die darauf befindlichen Hafenanlagen, soweit sie dem Umschlag im Sinne dieses Entwurfes dienen, werden von den Vorschriften des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes erfasst.

Zusätzlich neu geregelt sind diejenigen Flächen im Hafennutzungsgebiet, die der Bereitstellung und dem Umschlag von gefährlichen Gütern dienen (vgl. § 4 Nr. 3 des Gesetzentwurfes). Diese Güter wurden bisher nur von der Bremischen Hafenordnung erfasst.

Dieser Entwurf hat ausschließlich nur die Regelung des transportbedingten Aufenthaltes von Gefahrgütern im Hafengebiet zum Regelungsgegenstand. Aus Gründen der Rechtssystematik ist daher diese Regelung im Hafenbetriebsgesetz aufgenommen worden. Die nähere Ausgestaltung erfolgt durch die Bremische Hafenordnung.

Die Distribution und Lagerung von Gefahrgütern soll auch zukünftig nicht dem Geltungsbereich des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes unterliegen. In diesen Fällen ist die Kontrolle in den Betrieben den Gewerbeaufsichtsämtern laut Immissionsschutzgesetz (vom 30. Juni 1970, Brem. GBl. S. 71) vorbehalten.

Aus Gründen der Klarheit und Verständlichkeit ist es geboten, in § 2 Abs. 2 das Merkmal der Öffentlichkeit zu definieren.

3. Die wasser- und landseitigen Grenzen des Hafengebietes werden durch Rechtsverordnung des Senats im Hafengebietsplan festgelegt (Abs. 3). Die in der Vorlage für die Sitzung des Senats am 3. März 1998 (Anhang 1) getroffenen Flächenabgrenzungen des Hafengebietes bleiben dabei unangetastet. Die Bezeichnung Hafenbetriebsgesetz beinhaltet bereits, dass es sich um ein Gesetz zur Abwicklung des Betriebes im Hafen handelt. Diese Aufgabe umfasst nicht die Verwaltung von Grundstücken.

4. Der ebenfalls neu hinzugekommene § 2 Abs. 4 des vorliegenden Gesetzentwurfs ändert den bisherigen § 1 Abs. 3 dahingehend, dass Teile des Hafens und der Wasserflächen nur durch Rechtsverordnung des Senats in den Geltungsbereich des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes oder in die nachfolgenden Rechtsverordnungen miteinbezogen werden können. Auch diese Regelung bezieht sich auf die reine Anwendung der haferechtlichen Bestimmungen.

Zu § 3

Entspricht im Wesentlichen dem § 2 Abs. 1 bis 3 des Bremischen Hafengesetzes.

Zu § 4

Neu ist eine Terminologie der im vorliegenden Gesetzentwurf verwandten Begriffe in § 4. Zur Vereinheitlichung der rechtlichen Vorschriften und zur Verbesserung des Verständnisses tragen die Definitionen der genannten Begriffe bei. Es ist vorgesehen, dass jede Rechtsverordnung die im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf steht, zukünftig einen Abschnitt „Begriffsbestimmungen“ enthalten soll. Bei Begriffen, die in verschiedenen Verordnungen verwendet werden, wird die Einheitlichkeit durch die wörtliche Übernahme der Definitionen gewährleistet. Wiederholungen innerhalb der Gesetzestexte sind so vermeidbar.

Der Begriff „Gefährliche Güter“ entspricht der Legaldefinition des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 29. September 1998 (BGBl. I S. 3115). Die Bremische Hafenordnung ist bereits in diesem Bereich vorab angeglichen worden. Eine enumerative Stoffaufzählung ist aufgrund der genannten allgemeinen Definition nicht mehr notwendig.

Die Definition von Fahrzeugen, Fahrzeugführern und schwimmenden Anlagen wurde analog zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) gefasst.

Die Aufzählung ist nicht abschließend, sondern beschränkt sich nur auf die wichtigsten der innerhalb dieses Gesetzentwurfes verwendeten Begriffe.

Zu § 5

In den §§ 5 – 8 werden die unterschiedlichen Zuständigkeiten und Befugnisse der Hafenbehörde und der Polizei sowie die Pflichten der Betroffenen geregelt. Teilweise wurden diese Regelungen schon im Bremischen Hafengesetz getroffen. Aus Gründen des besseren Verständnisses wurden diese Vorschriften einzeln gefasst und entsprechend der Weiterentwicklung im Hafen angepasst.

§ 5 regelt die Zuständigkeiten der Hafenbehörde. Sie entspricht dem § 3 des Bremischen Hafengesetzes.

Angeglichen wurde die neue Bezeichnung der Hafenbehörde in Abs. 2 an die Neustrukturierung des Hafenamtes im Wirtschafts- und Häfenressort. Die Aufgabe — Pflege der Häfen und Seeschifffahrt, des Seehandels und der Seefischerei (vgl. insoweit Art. 38 BremLV) — des Hansestadt Bremischen Hafenamtes für die Bezirke Bremen(-Stadt) und Bremerhaven bleibt bestehen. Ab dem 1. Oktober 2000 ist nur noch eine Hafenbehörde — Hafenskapitän — für beide Hafengruppen mit der Wahrnehmung der Aufgaben aus diesem Gesetzentwurf sowie den nachfolgend erlassenen Rechtsverordnungen befasst.

Die bisherige Regelung des § 3 Abs. 3 des Bremischen Hafengesetzes wurde geändert, der Begriff „Hafenbeamter“ wurde durch die Bezeichnung „Hafenbehörde“ ersetzt. Den Begriff „Hafenbeamter“ gibt es im bremischen Beamten-gesetz nicht. Darüber hinaus werden die hier genannten Aufgaben nicht nur von Beamten, sondern auch von Angestellten und Arbeitern wahrgenommen.

Deshalb wurde Absatz 3 neu aufgenommen. Er stellt klar, dass auch die dem Hafenkapitän unterstellten Bediensteten als Hafenbehörde gelten, wenn sie Aufgaben nach diesem Gesetz oder der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften wahrnehmen.

Neben den hafenrechtlichen Vorschriften gelten in Ergänzung insbesondere die Vorschriften des Bremischen Polizeigesetzes (BremPolG vom 22. Dezember 1998, Brem. GBl. S. 360). Die Hafenbehörde ist, wie bisher, im Hafengebiet die zuständige Ortspolizeibehörde. Dies wurde in Absatz 4 klargestellt.

Zu § 6

In Absatz 1 werden die besonderen Befugnisse der Hafenbehörde aufgezählt.

Im Hafengebiet befindliche Fahrzeuge und im Geltungsbereich der hafenrechtlichen Vorschriften liegende Hafenanlagen dürfen von der Hafenbehörde betreten, kontrolliert und durchsucht werden. Diese Regelung ist analog zu § 21 BremPolG gefasst.

Eine Neuerung ist die Befugnis der Hafenbehörden zur Kontrolle von Gefahrgütern auch Beförderungsmittel und -einheiten betreten zu dürfen (Nr. 5).

Darüber hinaus enthält Absatz 1 eine Reihe von Regelungen betreffs der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die sinngemäß dem § 4 Abs. 3 und 4 des Bremischen Hafengesetzes entsprechen.

Neu eingefügt wurde Absatz 2. Inhaltlich gibt er die Verordnung betreffend den Hafenspektor vom 10. Januar 1902 (Brem. GBl. S. 7) und die Verordnung, betreffend den Hafenspektor in Bremen vom 9. Dezember 1910 (Brem.GBl. S. 239) wieder. Die Aufgaben beider Verordnungen wurden bereits in der Vergangenheit durch die Hafenbehörde wahrgenommen. Dies soll in Zukunft fortgeführt werden. Aus Gründen der Rechtssystematik und der Rechtsbereinigung wurden beide Verordnungen in diesem Absatz zusammengefasst und im Gesetzentwurf mitaufgenommen. Diese Regelung hat den Schutz von Leben und Gesundheit der im Hafen Beschäftigten zum Gegenstand. Der Geltungsbereich von Absatz 2 ist im Hafengebietsplan als Anlage 1 zur Hafenordnung rot dargestellt und bezieht sich auf die unmittelbar an die Wasserfläche angrenzenden Arbeitsstätten, von denen Schiffe be- und entladen werden.

Zu § 7

Diese Regelung wurde entsprechend der Änderung des Bremischen Polizeigesetzes (BremPolG) vom 22. Dezember 1998 (Brem. GBl. S. 360) angepasst. Die Wasserschutzpolizei besteht als eigenständige Behörde seit dem 1. Januar 1999 nicht mehr; die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben werden von der Polizei Bremen wahrgenommen. § 71 Abs. 2 Nr. 1 BremPolG bestimmt, dass die Polizei Bremen als Wasserschutzpolizei die Aufgaben wahrnimmt, die der Wasserschutzpolizei durch Rechtsvorschriften übertragen sind. Diese Vorschrift ist als Auffangvorschrift für diejenigen Rechtsvorschriften zu verstehen, die vor der Änderung des BremPolG erlassen wurden.

§ 7 Abs. 1 Satz 1 entspricht dem bisherigen § 3 Abs. 4 des Bremischen Hafengesetzes. Als „verlängerter Arm“ der Hafenbehörde ist die Polizei Bremen eingeschaltet. Gemäß §§ 37 – 39 BremPolG hat die Polizei der Hafenbehörde auf Ersuchen Vollzugshilfe zu leisten. Die Polizei wird als Vollzugspolizei in erster Linie für die Häfenbehörde tätig, wenn es sich um die Wahrnehmung polizeilicher, sich aus den hafenrechtlichen Vorschriften ergebenden Aufgaben, handelt.

Die Hafenbehörde kann die Polizei im Polizeivollzugsdienst auch dann in Anspruch nehmen, wenn es sich um Anordnungen nichtpolizeilicher Art handelt; denn nach § 1 Abs. 4 des BremPolG hat die Polizei außer der eigentlichen Gefahrenabwehr auch diejenigen Aufgaben zu erfüllen, die ihr durch andere Rechtsvorschriften— zum Beispiel die Bremische Hafenordnung — gesondert übertragen sind. Für die Durchführung dieser Aufgaben gelten die Vorschriften des BremPolG, soweit die hafenrechtlichen Regelungen nichts anderes bestimmen.

§ 7 Abs. 1 Satz 2 entspricht § 5 Abs. 2 des Bremischen Hafengesetzes und wurde dem Wortlaut von § 64 Abs. 1 BremPolG angepasst. So wird deutlich, dass die Eilkompetenz der Vollzugspolizei im Hafenerbetriebsgesetz konform geht mit dem BremPolG. Die Polizei ist Vollzugspolizei gemäß BremPolG. Das bedeutet, dass die Polizei in eigener Zuständigkeit nur solche Maßnahmen treffen und mit den Mit-

teln des Verwaltungszwanges durchsetzen kann, die sie nach pflichtgemäßen Ermessen für unaufschiebbar notwendig hält.

In § 7 Abs. 3 werden der Polizei Aufgaben zugewiesen, die sie nicht im Rahmen der Eilkompetenz (vgl. Abs. 1), sondern als eigenständige Aufgabe zu erfüllen hat.

Aufgrund dieser Regelung erhält die Polizei neben den Befugnissen, die ihr nach § 72 des BremPolG zustehen, das Recht zur Überwachung verschiedener bundesrechtlicher Vorschriften, wobei der Rahmen dieser Tätigkeiten durch die Aufzählung unter Nr. 1 und Nr. 2 abgesteckt ist. Dieses Recht zur Überwachung und Kontrolle übt die Polizei aus, ohne dass die Hafenbehörde eingeschaltet wird.

Zu § 8

Abs. 1 dieser Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 6 Abs. 2 Bremisches Hafengesetz, ist aber aus Gründen der Übersichtlichkeit neu gefasst worden. Es besteht demnach die generelle Verpflichtung, die Vorschriften des vorliegenden Gesetzentwurfs und die auf dieser Rechtsgrundlage erlassenen Rechtsvorschriften einzuhalten. Dies gilt für die Fahrzeugführer, Eigentümer oder Nutzungsberechtigten einer Anlage oder einer schwimmenden Anlage.

Die Nrn. 1 – 5 in Abs. 2 entsprechen § 4 Abs. 3 und 4 des Bremischen Hafengesetzes. Sie wurden sprachlich neu gefasst und übersichtlicher gestaltet, enthalten aber keine inhaltlichen Änderungen.

Abs. 3 dieser Regelung entspricht § 5 Abs. 3 und § 4 Abs. 1 des Bremischen Hafengesetzes.

Zu § 9

Nahezu wortgleich mit § 6a des Bremischen Hafengesetzes. Die Fundstellen der zitierten Rechtsvorschriften wurden an das Bremische Hafenbetriebsgesetz angeglichen.

Neu ist die Erhebung personenbezogener Daten bei der Fahrgastbeförderung. Diese Maßnahme resultiert aus einem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates der europäischen Union vom 26. November 1996 (ABL. Nr. C 31/5 vom 31. Januar 1997). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Seeverkehr.

Die Erfassung und Verarbeitung von Daten oder einzelner Personen ist zur Erleichterung von Such- und Rettungsaktionen sowie der Identifizierung der Fahrgäste bei einem Unfall notwendig. Diese Daten sind nach Datenschutzgrundsätzen der Richtlinie 95/46/EG zu erfassen und zu verarbeiten.

Insbesondere sollten die Passagiere zum Zeitpunkt der Erfassung vollständig über die Zwecke, für die die Daten benötigt werden, unterrichtet und die Daten zudem nur kurze Zeit aufbewahrt, d. h. sobald das Schiff in seinem Bestimmungshafen eingetroffen ist, vernichtet werden.

Neu eingefügt wurde Absatz 3, um die Erhebung der statistischen Daten, wie das Bruttogewicht der ein- und ausgeladenen Güter und der Ladungseinheiten nach Güter- und Ladungsart sowie den Ankunftszeitpunkt des Fahrzeugs, zu gewährleisten. Meldepflichtig sind die Umschlagsbetriebe und die Verfrachter oder deren örtlich bevollmächtigte Vertreter (Makler). Neben dem Güterverkehr werden auch die Fahrgastzahlen zu statistischen Zwecken erhoben.

Zu § 10

Entspricht § 7 Bremisches Hafengesetzes. Grundsätzlich besteht an den öffentlichen Wasserflächen im Hafengebiet ein zulassungsfreier Gemeingebrauch. Dieser wird durch die die Benutzung regelnden Vorschriften, im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse im Hafen, eingeschränkt. Aus rechtsstaatlichen Gründen ist es erforderlich, dass der Gesetzgeber selbst festlegt, inwieweit Gemeingebrauch gegeben ist und wann die Benutzung des Hafengebietes eine Sondernutzung darstellt, die einer besonderen Zulassung durch die Hafenbehörde bedarf. Diese Regelung wird in der Hafenordnung weiter ausgestaltet.

Im neu eingefügten Absatz 2 wurde die Meldeverpflichtung hinsichtlich des Einbringens von Gefahrgütern in das Hafengebiet nun auch gesetzlich eingeführt, um für die bisher nur in der Hafenordnung aufgeführten Meldepflichten die rechtliche Grundlage zu schaffen. Diese Meldungen sind notwendig, um die in den Absätzen 3 und 4 genannten Einschränkungen bzw. Erlaubnisse überhaupt erteilen zu können.

Diese Vorschrift steht im engen Zusammenhang mit der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 (ABl. vom 5. Oktober 1993 Nr. L 247/19) „über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern“. Die Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter im Seeverkehr nimmt kontinuierlich zu. Es müssen daher Maßnahmen getroffen werden, um Situationen zu verhindern, die zu Unfällen führen können und dadurch entstehende Schäden gering zu halten, wenn sie sich ereignen. Ein optimiertes Meldewesen trägt zur Unfallvermeidung und Schadensbegrenzung bei. Die Hafenbehörde kann so die richtigen Maßnahmen gegenüber Fahrzeugen, die ein- oder auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ergreifen.

Zu § 11

Von einer generellen Erteilung einer Erlaubnis zum Einlaufen in die bremischen Häfen wurde in Absatz 1 abgesehen.

Aus Sicherheitsgründen muss das Anlaufen der bremischen Häfen in bestimmten, hier aufgezählten Fällen, von einer Erlaubnis abhängig gemacht werden. Die Hafenbehörde erhält dadurch die Möglichkeit, vor dem Eintreffen des Schiffes rechtzeitig notwendige Dispositionen (z. B. das Freihalten von Verkehrswegen und Liegeplätzen, den Einsatz der Feuerwehr) zu treffen. Darüber hinaus kann einem Fahrzeug unter bestimmten Umständen das Einlaufen in den Hafen verweigert werden. Das gilt beispielsweise für ein brennendes Fahrzeug mit besonders gefährlicher Ladung, das aus Gründen der allgemeinen Sicherheit besser außerhalb des Hafengebietes bleibt.

Absatz 2 ist neu eingefügt worden und dient einerseits der Sicherung eines reibungslosen Hafenbetriebes und ist andererseits die Konsequenz aus § 14 des Gesetzentwurfes.

Die Gesetzgebungskompetenz Bremens ergibt sich aus Art. 74 Nr. 21 in Verbindung mit Art. 72 GG (konkurrierende Kompetenz für die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen). Für die hafen-, ordnungs- und öffentlich-rechtlichen Belange besteht ausschließliche Landesgesetzgebungskompetenz. Diese ermöglicht, die erforderlichen Regelungen zu treffen, um eine ordnungsgemäße und störungsfreie Durchführung des Hafenbetriebes zu gewährleisten. Die in § 11 Abs. 2 genannten Verunreinigungen und Beschädigungen sind bei ihrer Beseitigung nicht nur zeit-, sondern auch kostenintensiv. Die Funktionsfähigkeit von Teilen der bremischen Häfen kann dadurch empfindlich gestört werden. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Dispositionen der Hafennutzer und die Sicherheit und Leichtigkeit des Hafenverkehrs.

Der reibungslose Ablauf des Hafenbetriebs steht im Interesse aller Hafennutzer und kann nur dann gewährleistet werden, wenn die Verursacher von Verunreinigungen und Beschädigungen zur Verantwortung gezogen werden. Europäische Häfen wie London, Kopenhagen, Genua, die schwedischen Kanalbehörden und alle französischen Seehäfen nehmen gleiche Rechte für sich in Anspruch.

Bei einer Verweigerung der Auslauferlaubnis ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Die Auslauferlaubnis darf nicht verweigert werden, wenn die Nachteile, die dem Reeder durch die Zurückhaltung des Schiffes entstehen würden, im offensichtlichen Missverhältnis zum Umfang des von dem Schiff angerichteten Schaden stehen.

Zu § 12

1. Die Erbringung von Schleppleistungen in den bremischen Häfen liegt im öffentlichen Interesse. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs in den bremischen Häfen sind bestimmte Anforderungen an die Seeschiffsassistenten zu stellen. Bisher ist lediglich in der Bremischen Hafenordnung unter § 14 b eine Regelung zur Seeschiffsassistenten getroffen worden, die aber keine verbindlichen Regelungen enthält, die die Einhaltung dieser Anforderung durch sämtliche Anbieter von Seeschiffsassistentendiensten gewährleistet.

Aus diesen Gründen ist es erforderlich geworden, im Bremischen Hafenbetriebsgesetz eine entsprechende gesetzliche Regelung für die Seeschiffsassistenten zu schaffen. Im Vordergrund steht hierbei, dass negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in den bremischen Häfen für die Zukunft auszuschließen sind.

2. Durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für Unternehmen, die das Assistieren von Seeschiffen gegen Entgelt betreiben oder Fahrzeuge an Dritte zu diesem Zweck überlassen wollen, werden in Abs. 1 dieser Regelung Eingriffsmöglichkeiten in den Servicebereich geschaffen. Außerdem wird die Durchsetzbarkeit von Auflagen, die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in den bremischen Häfen erforderlich sind, gewährleistet.

Die Erteilung der Erlaubnis sowie die Auflagen, die Befristung und der Widerrufsvorbehalt stehen im Ermessen der zuständigen Behörde.

Neben der Erteilung der Erlaubnis mit Auflagen kann diese mit Befristung bzw. mit einem Widerrufsvorbehalt verbunden werden.

3. Die Seeschiffsassistentz-Reedereien schließen zunehmend mit einzelnen Linienreedereien Verträge ab. Um sicherzustellen, dass auch künftig Reeder, die keine speziellen Verträge geschlossen haben, bedient werden, ist die Einführung einer generellen Verpflichtung zur Annahme jedes zumutbaren Schleppauftrages erforderlich geworden (Abs. 2).

Durch diese öffentlich-rechtliche Pflicht besteht faktisch ein privatrechtlicher Kontrahierungszwang der zugelassenen Schleppunternehmen. Eine Ausnahme kann nur in Fällen bestehen, die die Unternehmen nicht abwenden bzw. abhelfen können.

4. In Abs. 3 wurde die bisher nur in der Hafenordnung aufgeführte Möglichkeit der Verpflichtung von Fahrzeugen zur Annahme von Seeschiffsassistentz durch die Hafenbehörde aufgenommen. Dies erhöht die Sicherheit in den Häfen, insbesondere bei außergewöhnlichen Umständen.

5. Die Niederlassungsfreiheit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ist in den Art. 52 – 58 des EG-Vertrages geregelt. Der Inhalt der Niederlassungsfreiheit lässt sich gemäß der ständigen Rechtsprechung des EUGH im Wesentlichen als das Gebot, Staatsangehörige der Mitgliedsstaaten als Inländer gleich zu behandeln, beschreiben: d. h., entgegenstehendes Mitgliedsrecht muss außer Anwendung bleiben. Im Rahmen dieser Niederlassungsfreiheit werden Angehörige von Mitgliedsstaaten, die nicht ihren Unternehmenssitz in der BRD haben, ihre Dienste zunehmend auch in den bremischen Häfen anbieten. Seit dem 1. Januar 1999 ist im Bereich der Seeschiffsassistentz eine niederländische Schleppreederei tätig.

Die Seeschiffsassistentz kann sowohl von Binnenschiffen als auch von Seeschiffen unter der Flagge eines EU-Staates angeboten werden. Die von der Seeberufsgenossenschaft aufgestellten, detaillierten Regelungen gelten für alle deutschen als Seeschiffe zugelassenen Assistentzschlepper, da jeder deutsche Seeschiffsbetrieb Mitglied in der Seeberufsgenossenschaft sein muss. Vergleichbare Vorschriften gibt es weder im internationalen Seeschiffahrtsrecht noch im Binnenschiffahrtsrecht.

Aus diesem Grund bedarf es einer Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen über die Seeschiffsassistentz, in denen die Einzelheiten der Anforderungen wie die technischen und betrieblichen Voraussetzungen der Seeschiffsassistentzschlepper, 24-stündige Einsatzbereitschaft der Seeschiffsassistentzschlepper, fachliche Qualifikationen des Betriebsunternehmers und des Schiffsführers geregelt werden.

Insbesondere soll durch diese Vorschrift sichergestellt werden, dass die in den bremischen Häfen tätigen Seeschiffsassistentzreedereien dem notwendigen Anforderungsprofil eines modernen Hafens (Dienstleistung rund um die Uhr, intensive Revierkenntnisse der eingesetzten Schlepperkapitäne, Bedienung aller nachfragenden Schiffe mit ausreichender Schlepperkapazität, Gewährleistung einer einheitlichen Arbeitssprache) entsprechen.

Daher wird in Absatz 4 der Senator für Wirtschaft und Häfen ermächtigt, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechtsverordnungen mit weiteren Anforderungen an die Seeschiffsassistentz zu erlassen.

6. Die Einführung eines Zulassungssystems gemäß dem Gesetzentwurf verstößt nicht gegen das Recht der Europäischen Gemeinschaft und ist sowohl mit dem deutschen öffentlichen Recht als auch dem Verfassungsrecht vereinbar.

Zu § 13

Neu ist auch diese Vorschrift des Gesetzentwurfs. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass eine solche Vorschrift zur Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist.

In Absatz 1 werden sowohl die Fahrzeugführer als auch die Eigentümer oder Nutzer von Anlagen und schwimmenden Anlagen gesetzlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge und schwimmenden Anlagen sicher an den dafür vorgesehenen Vorrichtungen vertäut werden und während des gesamten Aufenthalts des Fahrzeugs eine sichere Vertäuerung gewährleistet wird.

Durch Absatz 2 soll sichergestellt werden, dass der Verkehr und Umschlag durch das Vertäuen nicht behindert wird.

In Absatz 3 werden die Eigentümer oder Nutzer verpflichtet, die für das Vertäuen vorgesehenen Vorrichtungen ständig in einem betriebssicheren Zustand zu halten.

Im Rahmen der Niederlassungsfreiheit innerhalb der Mitgliedstaaten der europäischen Gemeinschaft besteht die Möglichkeit, dass im Dienstleistungsbereich „Vertäuen“ ebenfalls Unternehmen anderer EU-Mitgliedstaaten ihre Dienste in den bremischen Häfen anbieten.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, auch die Anforderungen an Unternehmen, die Vertäudienste anbieten wollen, gesetzlich festzulegen, diesen eine Erlaubnis zu erteilen (Abs. 4) und eine Verpflichtung in Absatz 5 zum Vertäuen festzuschreiben (vgl. insoweit die Begründung zu § 12).

In Abs. 6 wird die Hafenbehörde ermächtigt, aus Sicherheitsgründen die Inanspruchnahme von zugelassenen Vertäudienstunternehmen anzuordnen. Durch diese neue Vorschrift wird sichergestellt, dass nur qualifizierte Unternehmen und Personal das Vertäuen durchführen.

Die nähere Ausgestaltung der Anforderungen erfolgt durch eine zu erlassene Rechtsverordnung. Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird in Abs. 7 zum Erlass dieser Verordnung ermächtigt.

Zu § 14

Diese Regelung ist neu hinzugekommen. Absatz 1 der Vorschrift ist wortgleich mit § 4 der Bremischen Hafenordnung. Derartige Generalklauseln finden sich im Hafenrecht aller Küstenländer. Aus Gründen der Rechtssystematik ist diese Vorschrift in den Entwurf des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes mit aufgenommen worden.

Absatz 2 ist als Verbotsvorschrift explizit auf der Gesetzesebene festgeschrieben worden. Die bisherige Rechtslage kennt lediglich in der Bremischen Hafenordnung das Melden und das Verfahren bei Verunreinigungen. Diese Bestimmungen sind jedoch aus ökologischen (Verunreinigungen) und ökonomischen (Beschädigungen) Gründen nicht ausreichend. Durch die Einführung dieser Verbotsvorschrift kann jeder Verstoß gegen die Generalklausel sanktioniert werden (vgl. insoweit § 22 „Ordnungswidrigkeiten“ dieser Gesetzesvorlage). Die unverzügliche Anzeigepflicht von Verunreinigungen und Beschädigungen kann ebenfalls bei Unterlassen als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Gleichzeitig soll diese Bestimmung den zuständigen Behörden das schnelle Ergreifen von Abwehr- und Sicherungsmaßnahmen ermöglichen.

Zu § 15

Wortgleich mit § 8 des Bremischen Hafengesetzes. Bei Gefahr für die öffentliche Sicherheit muss die Hafenbehörde die Befugnis haben, unverzüglich die Räumung des gesamten Hafengebietes oder von Teilbereichen durchzuführen, um Gefahren abzuwenden.

Zu § 16

In den §§16 – 19 werden die grundlegenden Bestimmungen über die Hafengebühren festgelegt. Die Hafengebühren unterteilen sich laut § 16 in die Raumgebühr und das Liegegeld, das Hafenslotsgeld und die Nebengebühren.

Die Ausgestaltung der Hafengebühren, d. h. die Bestimmungen über Höhe, Berechnung und Einzug, die Voraussetzungen für eine Befreiung, Stundung und Erlass werden in der Hafengebührenordnung geregelt. Die Ermächtigung zum Erlass der

Hafengebührenordnung findet sich im § 16 Abs. 2 des Entwurfs des Bremischen Hafенbetriebsgesetzes.

§ 16 des vorliegenden Gesetzentwurfs entspricht inhaltlich §§ 9, 10 und 11 des Bremischen Hafengesetzes. Insgesamt wurde dieser Paragraph übersichtlicher gefasst, als die bisherigen gesetzlichen Vorschriften.

Neu ist die Abschaffung der Kajegebühr. Insoweit hat sich Bremen seinen Konkurrenzhäfen angepasst.

Zu § 17

Neu eingefügt wurde § 17 „Beleihung von Dritten“. Demnach können die Raumgebühren und das Liegegeld von (natürlichen und juristischen) Personen des Privatrechts per Bescheid festgesetzt und eingezogen werden, die zuvor mit dieser Aufgabe beliehen wurden. Die hoheitliche Funktion des „Gebühreneinzugs“ kann im Auftrag der Hafenbehörde ausgeübt werden, ohne Teil der Behördenorganisation zu sein.

Zu § 18

Das Bremische Gebühren- und Beitragsgesetz (BremBeitrG) vom 16. Juli 1979 (Brem. GBl. S. 279) steht einer speziellen Regelung der Hafенabgaben durch die hafенrechtlichen Vorschriften nicht im Wege, denn § 16 Abs. 1 dieses Gesetzentwurfs enthält einen ausdrücklichen Vorbehalt für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Häfen und ihrer Verkehrseinrichtungen. Die Bestimmungen des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes finden ergänzende Anwendung.

Zu § 19

Entspricht § 13 des Bremischen Hafengesetzes. Neu eingefügt wurde analog zu den Regelungen im Bürgerlichen Gesetzbuch, dass mehrere Kostenschuldner als Gesamtschuldner haften.

Zu § 20

Die Ermächtigungsgrundlage bleibt als „Verordnungsermächtigung“ gegenüber dem Bremischen Hafengesetz von 1966 im Wesentlichen bestehen.

Neu hinzugekommen ist die Ermächtigung, Hafенpatente und Notfallpläne als Rechtsverordnung zu erlassen.

In § 3 dieses Gesetzentwurfs werden die bundesrechtlichen Vorschriften für das Hafengebiet übernommen; die genaue Ausgestaltung erfolgt in der Hafенordnung. Dies beinhaltet auch die Erteilung von Befähigungszeugnissen zum Führen von Fahrzeugen.

Die Ermächtigung zum Erlass einer Hafенpatentverordnung (Nr. 3) ermöglicht das Einführen von Befähigungszeugnissen für das Führen von Fahrzeugen, die ausschließlich im Hafengebiet verkehren und somit anderen Anforderungen unterliegen.

Durch die Ermächtigung zum Erlassen einer Verordnung über das Erstellen von Notfallplänen (Nr. 5) werden internationale Regelungen und Empfehlungen umgesetzt mit dem Ziel, die Sicherheit in den Häfen weiter zu gewährleisten und wo möglich, zu verbessern. Änderungen der OPRC Konvention wurden bereits vorgenommen und die Umsetzung in EU-Richtlinien steht bevor. Die Notfallplanverordnung regelt, wer für die Erstellung der Notfallpläne zuständig ist und wie diese Pläne abzufassen sind.

Zu § 21

Entspricht grundsätzlich § 16 „Bußgeldbestimmungen“ im Bremischen Hafengesetz. Aus Gründen der Rechtsklarheit wurde die neue Überschrift „Ordnungswidrigkeiten“ gewählt. Um diese Vorschrift transparent und leichter verständlich zu machen, werden in Absatz 1 Ziffer 1 – 24 die einzelnen Ordnungswidrigkeiten des vorliegenden Gesetzentwurfes konkret bezeichnet. In Abs. 1 wurde gemäß der Begriffsbestimmungen im vorliegenden Entwurf „Schiff“ durch „Fahrzeug“ und „Schiffsführer“ durch „Fahrzeugführer“ ersetzt. Für alle direkt an das Fahrzeug gerichteten Anordnungen und Verbote ist grundsätzlich der Fahrzeugführer verantwortlich. Eine ergänzende Regelung wurde für die Fahrzeuge getroffen, die keinen ständigen Fahrzeugführer haben (z. B. Schuten). In diesen Fällen hat der Betriebsinhaber oder sein Beauftragter einzutreten. Bei aufgelegten See- und Binnenschiffen ist der Betriebsinhaber im Sinne dieser Vorschrift der Reeder oder Eigner.

Die Höhe der Geldbuße wurde von bis zu 10.000 DM auf bis zu 100.000 DM angehoben (Abs. 4). Grundsätzlich dienen Geldbußen dazu, den Gewinn, der aus einer Ordnungswidrigkeit gezogen wurde zu übersteigen. Da die zu erzielenden Gewinne bei Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorschriften seit In-Kraft-Treten des Bremischen Hafengesetzes von 1966 gestiegen sind, eine Anpassung bisher nicht erfolgte, ist eine Erhöhung der Geldbuße zwingend erforderlich.

Neu eingefügt wurde die Ahndung des Versuchs in Absatz 5.

Zu § 22

Die Einschränkung der Grundrechte ist zur Wahrnehmung der in § 6 genannten Befugnisse der Hafenbehörde und in § 7 genannten Zuständigkeiten und Befugnisse der Polizei erforderlich. Die Untersagung der Fortsetzung bestimmter Arbeiten nach § 6 Nr. 5 beschränkt nicht die Freiheit der Person (Art. 2 GG).

Zur Klarstellung wird explizit darauf hingewiesen, dass bei einem Auslaufverbot nach § 11 Abs. 2 des Entwurfs die Besatzungsmitglieder des Fahrzeugs nicht gehindert sind, den Hafen auf anderen Wege zu verlassen.