

**08.08.03**

Vk - In - U

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

---

### **Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (Gefahrgutverordnung See - GGVSee)**

#### **A. Zielsetzung**

- Zusammenfassung der nationalen Vorschriften für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter und gefährlicher Güter, die als Massengut in fester, flüssiger oder verflüssigter Form mit Seeschiffen befördert werden;
- Rechtsverbindliche Einführung des 31. Amendment des IMDG-Codes in der Fassung der deutschen Übersetzung; damit sind sicherheitstechnische Verbesserungen der Gefahrgutvorschriften im Seeverkehr verbunden (neue internationale Notfallmaßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern);
- Eröffnung der Voraussetzungen zur Ahndung von Verstößen gegen Sicherheitsnormen, die im Rahmen des ab 2004 völkerrechtlich verbindlichen IMDG-Codes eingeführt werden;
- Überführung von maßgeblichen Regelungen aus der befristeten Sofortmaßnahmenverordnung zur Einfuhr von Feuerwerk über deutsche Seehäfen in die Gefahrgutverordnung See.

#### **B. Lösung**

Erlass der Verordnung.

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsangaben ohne Vollzugaufwand:  
Auswirkungen auf öffentliche Haushalte beim Bund, Ländern und Gemeinden sind nicht zu erkennen.
2. Vollzugaufwand:  
Auswirkungen auf öffentliche Haushalte beim Bund, Ländern und Gemeinden sind nicht zu erkennen.

#### **E. Sonstige Kosten**

Es können höhere Kostenbelastungen tendenziell preissteigernd wirken, ohne dass sich die Preisanhebung von vornherein quantifizieren lässt. Eine Auswirkung auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ist jedoch nicht zu erkennen. Die Fortsetzung der Harmonisierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird sogar einen kostensenkenden Faktor darstellen. Im übrigen handelt es sich generell um die nationale Einführung international geltender Regelungen, so dass eventuell entstehende Kosten für Unternehmen wettbewerbsneutral sind.



08.08.03

Vk - In - U

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

---

**Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit  
Seeschiffen (Gefahrgutverordnung See - GGVSee)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 6. August 2003

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen zu erlassende


Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter  
mit Seeschiffen (Gefahrgutverordnung See -GGVSee)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2  
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Rolf Schwanitz



**Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen  
(Gefahrgutverordnung See –GGVSee)\***

Auf Grund des § 3 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 und 5 sowie § 7a und des § 5 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 3 und 5 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 1998 (BGBl. I S. 3114), von denen § 3 Abs. 1 und 2 durch Artikel 250 Nr. 1 und 2 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) und § 5 Abs. 2 und § 7a zuletzt durch Artikel 11 § 5 des Gesetzes vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3082) geändert worden sind, in Verbindung mit Artikel 12 des Gesetzes vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3082), sowie auf Grund des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach Anhörung von Sachverständigen:

**§1  
Geltungsbereich**

- (1) Diese Verordnung regelt die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen. Für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen auf schiffbaren Binnengewässern in Deutschland bleiben die Vorschriften der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt unberührt.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter, die als Schiffsvorräte oder für die Schiffsausrüstung bestimmt sind.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen der Bundeswehr oder ausländischer Streitkräfte, soweit dies Gründe der Verteidigung erfordern. Satz 1 gilt auch für andere Schiffe, die im Auftrag der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte eingesetzt werden, wenn die Verladung der gefährlichen Güter unter Überwachung nach § 6 Abs. 3 erfolgt.

**§ 2  
Begriffsbestimmungen**

- (1) Im Sinne dieser Verordnung
  1. ist „SOLAS-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), das zuletzt nach Maßgabe der 16. SOLAS-Änderungsverordnung vom ... 2003 (BGBl. II S. ) geändert worden ist;
  2. ist „IMDG-Code“ der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 16. Juni 2003 (VkB1. 2003 S.390);

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung des Artikels 12 der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 208 S. 10).

3. bezeichnet „BC-Code“ die Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. August 1990 (BAnz. Nr. 226a vom 6. Dezember 1990), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 19. Dezember 2000 (BAnz. 2001 S. 5342);
4. ist „IBC-Code“ der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung über Änderungen des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut vom 26. Januar 1998 (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998);
5. ist „BCH-Code“ der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung über Änderungen des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut vom 26. Januar 1998 (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998);
6. ist „IGC-Code“ der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung über Änderungen des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut vom 26. Januar 1998 (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998);
7. ist „GC-Code“ der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung über Änderungen des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut vom 26. Januar 1998 (BAnz. Nr. 89a vom 14. Mai 1998);
8. sind „CTU-Packrichtlinien“ die Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN ECE) für das Packen von Beförderungseinheiten (CTUs) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Februar 1999 (VkB1. 1999, S. 164);
9. ist „EmS-Leitfaden“, der Leitfaden für Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Mai 2003 (VkB1. 2003, S. 370);
10. ist „MFAG“ der Leitfaden für medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 2001 (BAnz. Nr. 68a vom 6. April 2001);
11. ist „INF-Code“ der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BAnz. 2000, S. 23 322);

12. ist "Basler Übereinkommen" das Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung (BGBl. 1994 II S. 2703).

- (2) Im Sinne dieser Verordnung sind gefährliche Güter
1. Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen,
  2. Stoffe, die bei der Beförderung als Schüttladung im BC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder
  3. Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und
    - a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder
    - b) die in den Kapiteln 17 oder 18 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine UN- Nummer oder eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder
    - c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind.
- (3) Im Sinne dieser Verordnung ist
1. Beförderer, wer auf Grund eines Seefrachtvertrags als Verfrachter die Ortsveränderung gefährlicher Güter mit einem ihm gehörenden oder von ihm ganz oder teilweise gecharterten Seeschiff durchführt;
  2. Reeder der Eigentümer eines Schiffes oder eine Person, die vom Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle dem Eigentümer auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.

### § 3

#### Zulassung zur Beförderung

- (1) Gefährliche Güter dürfen zur Beförderung auf Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur übergeben und mit Seeschiffen nur befördert werden, wenn die folgenden auf die einzelne Beförderung zutreffenden Vorschriften eingehalten sind:
1. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 und des Kapitels VII Teil A des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IMDG-Codes;
  2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 und des Kapitels VII Teil A-1 des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des BC-Codes;
  3. bei der Beförderung flüssiger gefährlicher Güter in Tankschiffen die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Abs. 3 und, sofern anwendbar, des Kapitels VII Teil B des SOLAS- Übereinkommens sowie die Vorschriften des IBC-Codes oder des BCH-Codes;

4. bei der Beförderung verflüssigter Gase in Tankschiffen die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Abs. 3 und des Kapitels VII Teil C des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IGC-Codes oder des GC-Codes;
  5. bei der Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Vorschriften die Vorschriften des Kapitels VII Teil D des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des INF-Codes.
- (2) Für Seeschiffe ist eine Eignungsbescheinigung nach dem SOLAS-Übereinkommen Kapitel II-2 Regel 19 erforderlich, wenn sie gefährliche Güter laden. Das Löschen gefährlicher Güter aus Laderäumen, für die keine Eignungsbescheinigung vorliegt, darf nur erfolgen, wenn alle in den Laderäumen installierten elektrischen Anlagen von der Spannungsquelle völlig abgetrennt sind.
  - (3) Abweichend von Absatz 1 Nr. 2 dürfen die von außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf dem Seeweg einkommenden gefährlichen Güter auf Seeschiffe weiterverladen werden, wenn das maßgebende Recht des ursprünglichen Ladehafens eingehalten und die Bestimmungen des Kapitels VII Teil A-1 des SOLAS-Übereinkommens erfüllt sind. Die nach Landesrecht zuständige Behörde ist mindestens 24 Stunden vor der Verladung zu unterrichten. Diese kann den Nachweis einer dem BC-Code vergleichbaren Sicherheit verlangen.
  - (4) Gefährliche Abfälle im Sinne des Artikels 2 des Basler Übereinkommens dürfen nur in Vertragsstaaten dieses Übereinkommens auf Seeschiffe verladen werden. Sie dürfen grenzüberschreitend nur befördert werden, wenn die Anforderungen gemäß Kapitel 7.8 des IMDG-Codes oder des Kapitels 20 des IBC-Codes erfüllt sind.
  - (5) Beförderungseinheiten gemäß Kapitel 1.2 IMDG-Code mit verpackten gefährlichen Gütern dürfen zur Beförderung nur übergeben werden, wenn die CTU-Packrichtlinien beachtet wurden.
  - (6) Gefährliche Güter der Klasse 1 Verträglichkeitsgruppe K des IMDG-Codes dürfen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern weiterbefördert werden sollen, nur mit vorheriger Genehmigung der in § 5 Abs. 1 oder der in § 6 Abs. 1 und 2 genannten zuständigen Behörden gelöscht werden.
  - (7) Feuerwerkskörper der UN-Nummern 0333, 0334, 0335, 0336 und 0337 dürfen über Häfen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur eingeführt werden, wenn der nach § 6 Abs. 2 zuständigen Behörde spätestens 72 Stunden vor Ankunft des Schiffes folgende Dokumente in Kopie vorliegen:
    1. das Beförderungsdokument nach § 8 Abs. 1 Nr. 1,
    2. die Bescheinigungen der zuständigen Behörde des Herstellungslandes über die Zulassung der Klassifizierung der Feuerwerkskörper nach Kapitel 2.1 Nr. 2.1.3.2 des IMDG-Codes und
    3. bei Beförderung in Beförderungseinheiten, das CTU-Packzertifikat oder die entsprechende Packliste, in dem die verladenen Versandstücke mit folgenden Angaben aufgeführt sind:

- a) detaillierte Beschreibung der Feuerwerkskörper (Gegenstandsgruppe),
- b) Kaliber in mm oder Zoll,
- c) Nettoexplosivmasse je Gegenstand,
- d) Anzahl Gegenstände je Versandstück,
- e) Art und Anzahl der Versandstücke je Container,
- f) Gesamtmenge (Bruttogewicht, Nettoexplosivstoffmasse),
- g) Name, Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des Empfängers der Ladung oder des Beauftragten des Empfängers in Deutschland.

Bei Beförderung in Beförderungseinheiten muss die Identifikationsnummer der jeweiligen Beförderungseinheit auf allen vorzulegenden Dokumenten vermerkt sein. Ist die Sprache der Dokumente nicht Deutsch oder Englisch, ist eine deutsche oder englische Übersetzung beizufügen.

#### **§ 4**

#### **Allgemeine Sicherheitspflichten, Überwachung, Ausrüstung, Schulung**

- (1) Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.
- (2) Auf allen Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, ist es verboten, an Deck im Bereich der Ladung, in den Laderäumen und in Pumpenräumen und Kofferdämmen zu rauchen oder Feuer und offenes Licht zu gebrauchen. Dieses Verbot ist durch Hinweistafeln an geeigneten Stellen anzuschlagen.
- (3) An Bord von Tankschiffen, die entzündbare Flüssigkeiten oder entzündbare verflüssigte Gase befördern, oder die nach der Beförderung dieser Güter nicht entgast sind, dürfen an Deck im Bereich der Ladung sowie in Pumpenräumen und Kofferdämmen nur stationäre stromversorgte explosionsgeschützte Geräte und Installationen oder elektrische Geräte mit eigener Stromquelle in einer explosionsgeschützten Bauart verwendet werden. Durch betriebliche und gerätetechnische Maßnahmen müssen Funkenbildung und heiße Oberflächen ausgeschlossen werden.
- (4) Auf Seeschiffverkehrsstraßen dürfen von Gastankschiffen keine Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung abgelassen werden.
- (5) Alle an Bord befindlichen Personen müssen darüber unterrichtet werden, dass sich gefährliche Güter an Bord befinden. Insbesondere ist in geeigneter Form bekannt zu geben, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten insbesondere bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist.
- (6) Die Ladung muss während der Beförderung regelmäßig überwacht werden. Art und Umfang der Überwachung sind den Umständen des Einzelfalls anzupassen und in das Schiffstagebuch einzutragen.

- (7) Werden gefährliche Güter mit Seeschiffen befördert, muss das Schiff mit den in Anhang 14 des MFAG aufgeführten Arzneimitteln und Hilfsmitteln ausgerüstet sein. Sind für bestimmte gefährliche Güter nach den in § 3 Abs. 1 genannten Regelungen oder nach den für das gefährliche Gut jeweils zutreffenden EmS-Angaben besondere Ausrüstungen vorgeschrieben, ist das Schiff entsprechend auszurüsten. Diese Ausrüstung muss sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befinden.
- (8) Bei Unfällen mit gefährlichen Gütern, die sich bei der Beförderung mit Seeschiffen einschließlich dem damit zusammenhängenden Be- und Entladen ereignen, sind die nach Landesrecht zuständigen Behörden, in den Bundeshäfen und auf Seeschiffahrtsstraßen die nach Bundesrecht zuständigen Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden, unverzüglich zu unterrichten.
- (9) Sämtliche an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die zuständigen Stellen bei einem Unfall zu unterstützen und zur Schadensbekämpfung alle erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen. Wer gefährliche Güter regelmäßig herstellt, vertreibt oder empfängt, muss den zuständigen Behörden der Seehäfen und dem Havariekommando, Sonderstelle des Bundes und der Küstenländer, Maritimes Lagezentrum, Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven auf Verlangen eine Rufnummer angeben, über die alle vorliegenden Informationen über die Eigenschaften des gefährlichen Gutes und Maßnahmen zur Unfallbekämpfung und Schadensbeseitigung erhältlich sind.
- (10) Die zuständigen Behörden unterrichten das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über Unfälle mit gefährlichen Gütern nach Absatz 8, soweit die Umstände eines einzelnen Unfalls erkennbare Auswirkungen auf die Sicherheitsvorschriften haben.
- (11) Auf jedem Tankschiff, das gefährliche Güter befördert, muss der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier auf Verlangen der zuständigen Behörde den nach dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297), das zuletzt nach Maßgabe der Verordnung vom 28. Februar 1999 (BGBl II S. 154) geändert worden ist, geforderten besonderen Sachkundennachweis vorlegen. Auf jedem sonstigen Seeschiff, das die Bundesflagge führt und gefährliche Güter befördert, müssen der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier auf Verlangen den zuständigen Behörden eine Schulungsbescheinigung nach § 6 Abs. 2 Satz 1 der Gefahrgutbeauftragtenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 1998 (BGBl. I S. 648), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3529) geändert worden ist, vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als 5 Jahre zurückliegt.
- (12) Landpersonal, das Aufgaben nach Kapitel 1.3 Nr. 1.3.1.2 des IMDG-Codes eigenverantwortlich ausübt, ist gemäß den Vorschriften des Kapitels 1.3 des IMDG-Codes zu schulen. Landpersonal, das unter Aufsicht beauftragter Personen im Sinne des § 1a Nr. 5 der Gefahrgutbeauftragtenverordnung an der Beförderung gefährlicher Güter nach dieser Verordnung beteiligt ist, muss im Umfang seiner Beteiligung unterwiesen werden.

- (13) Die jeweiligen örtlichen Sicherheitsvorschriften für Häfen und sonstige Liegeplätze über das Einbringen, die Bereitstellung und den Umschlag gefährlicher Güter bleiben unberührt.

## **§ 5 Ausnahmen**

- (1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich, die Wasser- und Schifffahrsdirektionen in bundeseigenen Häfen, auf Antrag für Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Abweichungen von dieser Verordnung zulassen, soweit dies nach Kapitel 7.9 des IMDG-Codes oder nach Kapitel 1 Nr. 1.4 des IBC-Codes oder nach Kapitel 1 Nr. 1.4 des IGC-Codes zulässig ist. Die Ausnahmeentscheidungen sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mitzuteilen.
- (2) Ausnahmen dürfen nur zugelassen werden, wenn
1. der technische Fortschritt dies rechtfertigt, das Gut sonst von der Beförderung ausgeschlossen wäre oder die Einhaltung einer Vorschrift unzumutbar ist und
  2. sichergestellt ist, dass Sicherheitsvorkehrungen, die nach den von dem Gut ausgehenden Gefahren erforderlich sind, dem Stand der Technik entsprechen. Entsprechen die Sicherheitsvorkehrungen nicht dem Stand der Technik, so muss die Zulassung der Ausnahme im Hinblick auf die verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen werden.
- (3) Über die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen ist vom Antragsteller grundsätzlich ein Gutachten von Sachverständigen vorzulegen. In den Fällen des Absatz 2 Nr. 2 Satz 2 müssen in diesem Gutachten auch die verbleibenden Gefahren dargestellt werden. Außerdem muss begründet werden, weshalb die Zulassung der Ausnahme im Hinblick auf die verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen wird. Die zuständige Behörde kann die Vorlage weiterer Gutachten auf Kosten des Antragstellers verlangen oder im Benehmen mit dem Antragsteller weitere Gutachten selbst anfordern.
- (4) Werden Ausnahmen zugelassen, so sind diese schriftlich und unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall zu erteilen, dass sich die auferlegten Sicherheitsvorkehrungen als unzureichend zur Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren erweisen. Ausnahmen dürfen für längstens fünf Jahre erteilt werden.

## § 6 Zuständigkeiten

- (1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist für die Durchführung dieser Verordnung in allen Fällen zuständig, in denen nach den in § 2 Abs. 1 genannten Vorschriften zuständigen Behörden Aufgaben übertragen worden sind und nachfolgend keine ausdrücklich abweichende Zuständigkeitsregelung getroffen ist.
- (2) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden, in deren Gebiet
  1. der Umschlagshafen,
  2. der Löschhafen, falls gefährliche Güter außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung geladen wurden, oder
  3. der Heimat- oder Registerhafen, falls der Löschhafen nicht zum Geltungsbereich dieser Verordnung gehört,liegt, sind für die Durchführung dieser Verordnung zuständig für die Inkraftsetzung der örtlichen Sicherheitsvorschriften in den Häfen gemäß § 4 Abs. 13 und für die Festlegung von Stau- und Trennvorschriften für gefährliche Güter in allen Fällen, in denen im IMDG-Code dies einer zuständigen Behörde übertragen ist.
- (3) Neben den zuständigen Behörden der Länder sind für die Durchführung dieser Verordnung auch Dienststellen, die das Bundesministerium der Verteidigung bestimmt, zuständig für die Überwachung gemäß § 9 Abs. 1 und 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes bei der Verladung auf Seeschiffe in Hafenanlagen im Auftrag der Bundeswehr oder ausländischer Streitkräfte einschließlich der Festlegung von Stau- und Trennvorschriften.
- (4) Das Wehrwissenschaftliche Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe, Außenstelle Swisttal-Heimerzheim, ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn im IMDG-Code für gefährliche Güter der Klasse 1, die für militärische Verwendung vorgesehen sind, eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (5) Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig für die Prüfung und Zulassung der Baumuster von Verpackungen, IBC, Großverpackungen und ortsbeweglichen Tanks sowie für die Anerkennung von Sachverständigen für Prüfungen an IBC und ortsbeweglichen Tanks sowie in allen Fällen, in denen im IMDG-Code einer zuständigen Behörde für Verpackungen, IBC, Großverpackungen und ortsbewegliche Tanks Aufgaben übertragen worden sind, sowie in allen Fällen, in denen im IMDG-Code für gefährliche Güter der Klasse 1 – ausgenommen Güter, die militärisch genutzt werden –, der Klassen 2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 und 7 – in Bezug auf Prüfung und Zulassung radioaktiver Stoffe, die Prüfung zulassungspflichtiger Versandstücke sowie die Qualitätssicherung und -überwachung von Versandstücken – und der Klasse 9 – ausgenommen Meeres-schadstoffe – sowie nach dem EmS-Leitfaden eine zuständige Behörde tätig werden muss.

- (6) Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn im IMDG-Code für gefährliche Güter der Klasse 3 eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (7) Das Bundesinstitut für Risikobewertung ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn
  1. zu Fragen der toxikologischen Bewertung im IMDG-Code für gefährliche Güter der Klassen 6.1 und 8 sowie nach MFAG eine zuständige Behörde tätig werden muss oder
  2. im IMDG-Code für gentechnisch veränderte Mikro-Organismen und Organismen der Klassen 6.2 und 9 eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (8) Das Robert-Koch-Institut ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn im IMDG-Code für ansteckungsgefährliche Güter der Klasse 6.2 eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (9) Das Bundesamt für Strahlenschutz ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn im IMDG-Code für gefährliche Güter der Klasse 7 – mit Ausnahme der in Absatz 5 genannten Fälle – eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (10) Das Umweltbundesamt ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig, wenn im IMDG-Code für Meeresschadstoffe eine zuständige Behörde tätig werden muss.
- (11) Die See-Berufsgenossenschaft ist für die Durchführung dieser Verordnung zuständig für Eignungsbescheinigungen nach den in § 3 Abs. 1 genannten Vorschriften.
- (12) Die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung gemäß Absatz 5 anerkannten Sachverständigen sind für die Durchführung dieser Verordnung zuständig für
  1. die Baumusterprüfung von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach Kapitel 6.7 Nr. 6.7.2.18.1, 6.7.3.14.1, 6.7.4.13.1 und 6.7.5.11.1 in Verbindung mit Kapitel 4.2 und Kapitel 6.7 Nr. 6.7.2.19.9, 6.7.3.15.9, 6.7.4.14.10 und 6.7.5.12.7 des IMDG-Codes;
  2. die erstmalige und wiederkehrende Prüfung von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach Kapitel 6.7 Nr. 6.7.2.19.9, 6.7.3.15.9, 6.7.4.14.10 und 6.7.5.12.7 in Verbindung mit Kapitel 6.7 Nr. 6.7.2.6.3, 6.7.2.10.1, 6.7.2.19.10, 6.7.3.15.10, 6.7.4.5.10, 6.7.4.14.11 und 6.7.5.12.2 des IMDG-Codes;
  3. Aufgaben zur Prüfung von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach Kapitel 6.7 Nr. 6.7.2.6.3, 6.7.2.10.1, 6.7.2.19.10, 6.7.3.15.10 und 6.7.4.14.11 des IMDG-Codes und
  4. die Baumusterprüfung sowie die erstmalige und wiederkehrende Prüfung von Tanks der Straßentankfahrzeuge für lange Seereisen nach Kapitel 6.8 Nr. 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 des IMDG-Codes.

## § 7

### Verladung gefährlicher Güter

- (1) Vor der Verladung verpackter gefährlicher Güter sind vom Schiffsführer oder von dem mit der Planung der Beladung Beauftragten Stauanweisungen festzulegen. Der Schiffsführer und der Beauftragte haben die Voraussetzungen des § 3, die Stau- und Trennvorschriften der Kapitel 7.1 und 7.2 des IMDG-Codes sowie die Einschränkungen der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS Übereinkommens zu beachten.
- (2) Gefährliche Güter dürfen von dem für den Umschlag Verantwortlichen nur gemäß schriftlicher Stauanweisung auf einem Seeschiff gestaut werden. Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die Stauanweisungen und die Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Codes oder, wenn anwendbar, die Stau- und Trennvorschriften des Abschnitts 9.3 des BC-Codes eingehalten werden. Vor dem Auslaufen des Seeschiffs sind die Stauplätze der gefährlichen Güter in die Beförderungsdokumente oder in ein besonderes Verzeichnis (Gefahrgutmanifest) einzutragen, es sei denn, diese Angaben sind einem mitgeführten Stauplan zu entnehmen.
- (3) Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass die Ladung unter Beachtung der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1990 (BAnz. Nr. 8a vom 12. Januar 1991), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 14. Februar 1996 (BAnz. Nr. 85a vom 7. Mai 1996) gesichert wird. Der Schiffsführer darf mit einem Seeschiff nur auslaufen, wenn die Ladungsstauung und –sicherung abgeschlossen ist.
- (4) Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen, Bulkverpackungen, ortsbewegliche Tanks und Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern, die sich in einem Zustand befinden, der eine sichere Beförderung nicht zulässt, dürfen auf Seeschiffe nicht verladen werden.
- (5) Der Schiffsführer darf gefährliche Chemikalien, die dem IBC-Code oder dem BCH-Code unterliegen, nur übernehmen, wenn die für das jeweilige Gut in Kapitel 17 des IBC-Codes oder Kapitel IV des BCH-Codes aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind.
- (6) Der Schiffsführer darf verflüssigte Gase, die dem IGC-Code oder dem GC-Code unterliegen, nur übernehmen, wenn die für das jeweilige Gut in Kapitel 19 des IGC-Codes oder Kapitel XIX des GC-Codes aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind.

## § 8

### Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

- (1) Für verpackte gefährliche Güter sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
  1. Wer verpackte gefährliche Güter herstellt oder vertreibt, hat für die Beförderung ein Beförderungsdokument zu erstellen. Das Beförderungsdokument muss die in

Kapitel 5.4 Nr. 5.4.1 des IMDG-Codes geforderten Angaben, den Namen und die Anschrift der ausstellenden Firma sowie den Namen desjenigen, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Hersteller oder Vertreiber wahrnimmt, enthalten.

2. Verschiedene Güter einer oder mehrerer Klassen dürfen mit den vorgeschriebenen Angaben in einem Beförderungsdokument zusammen aufgeführt werden, wenn für diese Güter nach den Kapiteln 3.2, 3.3, 3.4 oder 7.2 des IMDG-Codes das Stauen in einem Laderaum oder einer Beförderungseinheit zugelassen ist.
3. Werden verpackte gefährliche Güter in Beförderungseinheiten gepackt oder geladen, ist von den für das Packen oder Laden Verantwortlichen die in Kapitel 5.4 Nr. 5.4.2 des IMDG-Codes geforderte Bescheinigung (CTU-Packzertifikat) auszustellen oder ihr Inhalt in das Beförderungsdokument aufzunehmen.
4. Wer einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen beauftragt, hat dem Beförderer rechtzeitig vor der Verladung folgende Dokumente zu übergeben oder zu übermitteln:
  - a) das Beförderungsdokument gemäß Nummer 1,
  - b) die Bescheinigung gemäß Nummer 3,
  - c) die Unterlagen gemäß § 3 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 und 3, wenn zutreffend, und
  - d) alle weiteren gemäß Kapitel 5.4 Nr. 5.4.4 des IMDG-Codes für die Beförderung vorgeschriebenen Dokumente.

Werden die vorgenannten Unterlagen im Wege der Datenfernübertragung übermittelt, kann eine geforderte Unterschrift durch Angabe des Namens der unterschriftsberechtigten Person ersetzt werden.

5. Der Beförderer oder sein Beauftragter haben dem Schiffsführer vor der Verladung gefährlicher Güter die in Nummer 4 genannten Dokumente oder ein Gefahrgutmanifest oder einen Stauplan aller zu ladenden gefährlichen Güter zu übergeben oder durch Datenfernübertragung zu übermitteln. Wird ein Gefahrgutmanifest oder ein Stauplan übergeben oder übermittelt, sind die Angaben gemäß Kapitel 5.4 Nr. 5.4.1 des IMDG-Codes vollständig und richtig aus dem Beförderungsdokument in das Gefahrgutmanifest oder den Stauplan zu übernehmen. Name und Anschrift der ausstellenden Firma sowie der Name des für die Erstellung des Gefahrgutmanifests oder des Stauplans Verantwortlichen sind im Gefahrgutmanifest oder im Stauplan zu vermerken. Werden die in Nummer 4 genannten Dokumente nicht beigelegt, hat der Beförderer oder sein Beauftragter diese Dokumente bis zu den in Absatz 6 genannten Terminen jederzeit abrufbar vorzuhalten und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.
- (2) Wer gefährliche Güter als Massengut in ein Seeschiff verlädt, hat sicherzustellen, dass dem Schiffsführer vor der Verladung folgende Informationen schriftlich oder im Wege der Datenfernübertragung übermittelt werden:

1. bei Gütern in fester Form:
  - a) Stoffname,

- b) Gefahrklasse und UN-Nummer oder die BC-Nummer bei Stoffen, die nur dem BC-Code unterliegen (MHB-Stoffe),
- c) Staufaktor und Schüttwinkel;

2. bei Gütern in flüssiger oder verflüssigter Form:

- a) Stoffname,
- b) Gefahrklasse und UN-Nummer, sofern zugeordnet,
- c) MARPOL- Verschmutzungskategorie, sofern anwendbar,
- d) Ladungstemperatur, Dichte und Flammpunkt, wenn dieser 61°C oder weniger beträgt,
- e) Notfallmaßnahmen, die beim Freiwerden, bei Körperkontakt und bei Feuer zu ergreifen sind,
- f) wenn anwendbar, alle weiteren nach Abschnitt 16.2 des IBC-Codes, Abschnitt 5.2 des BCH-Codes, Abschnitt 18.1 des IGC-Codes oder Abschnitt 18.1 des GC-Codes erforderlichen Angaben.

(3) Der Schiffsführer eines Seeschiffs, das gefährliche Güter befördert, hat folgende Unterlagen mitzuführen:

1. Wenn das Seeschiff die Bundesflagge führt,

- a) einen Abdruck dieser Verordnung,
- b) den MFAG;

2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form,

- a) den IMDG-Code,
- b) den EmS-Leitfaden,
- c) die in Kapitel 5.4 Nr. 5.4.3 des IMDG-Codes geforderten Unterlagen,
- d) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich die in Kapitel 7.8 Nr. 7.8.3.2 des IMDG-Codes geforderten Unterlagen,
- e) die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS Übereinkommens,
- f) ein Zeugnis nach dem INF-Code, wenn radioaktive Stoffe befördert werden, die dem INF-Code unterliegen;

3. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut,

- a) ein Beförderungsdokument, das mindestens die Anforderungen nach Kapitel VI Teil A Regel 2 des SOLAS Übereinkommens erfüllt,
- b) die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens,
- c) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich den nach dem Basler Übereinkommen erforderlichen Begleitschein,
- d) den BC-Code, wenn das Schiff die Bundesflagge führt;

4. bei der Beförderung flüssiger Stoffe, die dem IBC-Code oder verflüssigter Gase, die dem IGC-Code unterliegen,

- a) den IBC-Code oder den IGC-Code,
  - b) den BCH-Code oder den GC-Code, wenn zutreffend und das Schiff die Bundesflagge führt,
  - c) die in Abschnitt 16.2 des IBC-Codes oder die Abschnitt 18.1 des IGC-Codes geforderten Unterlagen,
  - d) die in Kapitel V Abschnitt 5.2 des BCH-Codes oder Kapitel XVIII Abschnitt 18.1 des GC-Codes geforderten Unterlagen, wenn zutreffend und wenn das Schiff die Bundesflagge führt,
  - e) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich die in Kapitel 20 Nr. 20.5.1 des IBC-Codes oder Kapitel VIII Nr. 8.5 des BCH-Codes geforderten Unterlagen.
- (4) Der Beförderer hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 3 genannten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden.
- (5) Anstelle der in Absatz 3 Nr. 2 Buchstabe a und b, Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 4 Buchstabe a und b genannten Vorschriften dürfen die von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) bekannt gemachten entsprechenden Vorschriften mitgeführt werden.
- (6) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat die in Absatz 3 Nr. 2 Buchstabe c und d genannten Unterlagen bis zur Beendigung der Reise mitzuführen. Werden Datenverarbeitungssysteme verwendet, sind die darauf gespeicherten Informationen bis zum Ende der Reise vorzuhalten. Die Unterlagen nach Satz 1 sowie die gespeicherten Informationen nach Satz 2 müssen auch nach Ende der Reise bis zum Abschluss der Unfalluntersuchung auf dem Seeschiff aufbewahrt werden, wenn Unfälle gemäß § 4 Abs. 8 gemeldet worden sind.
- (7) Der Schiffsführer hat die nach den Absätzen 3, 5 und 6 sowie nach § 3 Abs. 7 erforderlichen Unterlagen oder den Ausdruck aus den Datenverarbeitungssystemen zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

## § 9

### Pflichten

- (1) Der Hersteller, der Vertreiber und der Beauftragte des Herstellers oder Vertreibers dürfen
1. verpackte gefährliche Güter zur Beförderung nur übergeben, wenn sie nach dem IMDG-Code für die Beförderung zugelassen sind,
  2. verpackte gefährliche Güter zur Beförderung nur übergeben, wenn ein Beförderungsdokument nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 erstellt worden ist,
  3. für gefährliche Güter Verpackungen, IBC, Großverpackungen oder ortsbewegliche Tanks nur verwenden, wenn diese für die betreffenden Güter nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 4.1, 4.2, 4.3 und 7.5 des IMDG-Codes zuge-

lassen sind und das nach dem IMDG-Code erforderliche Zulassungskennzeichen tragen,

4. ortsbewegliche Tanks nur befüllen, wenn die Maßgaben des Kapitels 4.2 des IMDG-Codes beachtet werden,
  5. gefährliche Güter nur zusammenpacken, wenn dies nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit Kapitel 3.3, Kapitel 3.4 Nr. 3.4.4.1 und Kapitel 7.2 des IMDG-Codes zulässig ist,
  6. Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen oder ortsbewegliche Tanks nur übergeben, wenn sie nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 5.1 Nr. 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6, sowie den Kapiteln 5.2 und 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, markiert, plakatiert und beschriftet sind,
  7. das Beförderungsdokument nur weitergeben, wenn § 8 Abs. 1 Nr. 1 eingehalten ist.
- (2) Der für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortliche darf
1. Verpackungen, IBC und Großverpackungen in Beförderungseinheiten nur stauen, wenn die Maßgaben der Kapitel 7.1, 7.2 und 7.5 des IMDG-Codes eingehalten und die Abschnitte 2, 3 und 4 der CTU-Packrichtlinien beachtet sind,
  2. Beförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn sie nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 5.1 Nr. 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6, sowie den Kapiteln 5.3 und 5.5 Nr. 5.5.2.2 und 5.5.2.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, markiert, plakatiert und beschriftet sind,
  3. Beförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn das CTU-Packzertifikat nach Kapitel 5.4 Nr. 5.4.2 des IMDG-Codes ausgestellt oder dessen Inhalt in das Beförderungsdokument aufgenommen wurde.
- (3) Wer einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter beauftragt, darf die gefährlichen Güter zur Verladung nur anliefern oder anliefern lassen, wenn § 8 Abs. 1 Nr. 4 eingehalten ist.
- (4) Der für den Umschlag Verantwortliche muss bei Unfällen die zuständigen Behörden nach § 4 Abs. 8 unterrichten. Er darf
1. verpackte gefährliche Güter auf einem Seeschiff nur stauen, wenn § 7 Abs. 2 Satz 1 eingehalten ist,
  2. Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Bulkverpackungen, ortsbewegliche Tanks oder Beförderungseinheiten nur verladen, wenn § 7 Abs. 4 eingehalten ist,
  3. gefährliche Güter als Massengut nur verladen, wenn die zutreffenden Vorschriften in § 8 Abs. 2 eingehalten sind.

- (5) Der Beförderer und der Beauftragte des Beförderers dürfen
1. gefährliche Güter zur Beförderung nur annehmen, wenn die in § 3 Abs. 1, 2 und 4 genannten zutreffenden Vorschriften eingehalten sind,
  2. verpackte gefährliche Güter nur verladen lassen, wenn § 8 Abs. 1 Nr. 5 und § 8 Abs. 4 eingehalten sind,
- (6) Der Reeder darf ein Seeschiff zur Beförderung gefährlicher Güter nur einsetzen, wenn § 4 Abs. 7 Satz 1 und 2 eingehalten ist.
- (7) Der Schiffsführer muss
1. dafür sorgen, dass alle an Bord befindlichen Personen vor der Verladung gefährlicher Güter oder bei Betreten des Schiffes darüber unterrichtet werden, dass gefährliche Güter verladen werden oder sich an Bord befinden, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten insbesondere bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist,
  2. für das Anbringen der Hinweistafeln nach § 4 Abs. 2 Satz 2 und für die Befolgung des Verbots nach § 4 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 sorgen,
  3. die Ladung gemäß § 4 Abs. 6 überwachen,
  4. dafür sorgen, dass sich Ausrüstung nach § 4 Abs. 7 sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet,
  5. bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Abs. 8 unterrichten,
  6. die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nach § 8 Abs. 6 vorhalten und aufbewahren und die Unterlagen oder den Ausdruck aus den Datenverarbeitungssystemen gemäß § 8 Abs. 7 auf Verlangen zur Prüfung vorgelegen.

Er darf

1. verpackte gefährliche Güter und gefährliche Güter in fester Form als Massengut nur übernehmen, wenn § 7 Abs. 2 Satz 2 eingehalten ist,
2. gefährliche Güter in flüssiger oder verflüssigter Form als Massengut nur übernehmen, wenn, sofern anwendbar, § 7 Abs. 5 oder 6 eingehalten ist,
3. mit einem Seeschiff, das verpackte gefährliche Güter geladen hat, nur auslaufen, wenn § 7 Abs. 3 eingehalten ist,
4. nach § 4 Abs. 4 keine Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung ablassen,
5. gefährliche Güter nur befördern, wenn

- a) sich die Ausrüstung nach § 4 Abs. 7 Satz 3 in einsatzbereitem Zustand befindet,
  - b) er selbst und der für die Ladung verantwortliche Offizier im Besitz eines gültigen Sachkundenachweises oder einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 4 Abs. 11 sind,
  - c) die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 8 Abs. 3 mitgeführt werden.
- (8) Der mit der Planung der Beladung nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Beauftragte darf Stauanweisungen nur festlegen, wenn er § 7 Abs. 1 Satz 2 einhält.
- (9) Der für die Ladung verantwortliche Offizier darf bei der Beförderung gefährlicher Güter nur tätig werden, wenn er im Besitz eines gültigen Sachkundenachweises oder einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 4 Abs. 11 ist.

## **§ 10 Ordnungswidrigkeiten**

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
1. als Hersteller, als Vertreiber oder als Beauftragter des Herstellers oder Vertreibers
    - a) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 1 nicht zur Beförderung zugelassene gefährliche Güter zur Beförderung übergibt,
    - b) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 2 gefährliche Güter zur Beförderung übergibt,
    - c) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 3 für gefährliche Güter Verpackungen, IBC, Großverpackungen oder ortsbewegliche Tanks verwendet,
    - d) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 4 ortsbewegliche Tanks befüllt,
    - e) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 5 gefährliche Güter zusammenpackt,
    - f) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 6 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen oder ortsbewegliche Tanks übergibt oder
    - g) entgegen § 9 Abs. 1 Nr. 7 das Beförderungsdokument weitergibt;
  2. als für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortlicher
    - a) entgegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 Verpackungen, IBC oder Großverpackungen in Beförderungseinheiten staut oder
    - b) entgegen § 9 Abs. 2 Nr. 2 oder 3 Beförderungseinheiten übergibt;

3. als derjenige, der einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter beauftragt, entgegen § 9 Abs. 3 gefährliche Güter zur Verladung anliefert oder anliefern lässt;
4. als für den Umschlag Verantwortlicher
  - a) entgegen § 9 Abs. 4 Satz 1 die zuständigen Behörden nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
  - b) entgegen § 9 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 verpackte gefährliche Güter auf ein Seeschiff staut,
  - c) entgegen § 9 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Bulkverpackungen, ortsbewegliche Tanks oder Beförderungseinheiten verlädt oder
  - d) entgegen § 9 Abs. 4 Satz 2 Nr. 3 gefährliche Güter als Massengut verlädt;
5. als Beförderer oder als Beauftragter des Beförderers
  - a) entgegen § 9 Abs. 5 Nr. 1 gefährliche Güter zur Beförderung annimmt oder
  - b) entgegen § 9 Abs. 5 Nr. 2 verpackte gefährliche Güter verladen lässt;
6. als Reeder entgegen § 9 Abs. 6 ein Seeschiff zur Beförderung gefährlicher Güter einsetzt;
7. als Schiffsführer
  - a) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 für eine Unterrichtung der an Bord befindliche Personen nicht oder nicht rechtzeitig sorgt,
  - b) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 für die Befolgung eines dort genannten Verbots nicht sorgt,
  - c) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 1 Nr. 3 die Ladung nicht überwacht,
  - d) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 die zuständigen Behörden nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
  - e) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 1 Nr. 6 eine Unterlage oder eine Information nicht vorhält oder eine Unterlage oder einen Ausdruck nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
  - f) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 2 Nr. 1 oder 2 gefährliche Güter übernimmt,
  - g) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 2 Nr. 3 mit einem Seeschiff ausläuft,
  - h) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 2 Nr. 4 Ladungsdämpfe ablässt oder

- i) entgegen § 9 Abs. 7 Satz 2 Nr. 5 gefährliche Güter befördert;
  - 8. als mit der Planung der Beladung Beauftragter entgegen § 9 Abs. 8 Stauanweisungen festlegt oder
  - 9. als für die Ladung verantwortlicher Offizier entgegen § 9 Abs. 9 tätig wird.
- (2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird im Bereich seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres, der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Häfen auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest übertragen.

## **§ 11**

### **Änderung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn**

In § 6 Abs. 7 Satz 1 der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3529) in der Fassung der Bekanntmachung vom....2003 (BGBl. I S. ...) wird die Angabe „§ 20 Nr. 3 der Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 (BGBl. I S. 419), die zuletzt durch Artikel 11 § 7 des Gesetzes vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3082) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt durch die Angabe „§ 6 Abs. 5 der Gefahrgutverordnung See“.

## **§ 12**

### **Übergangsbestimmungen**

- (1) Bis zum 31. Dezember 2003 kann die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen noch nach den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 (BGBl. I S. 419), zuletzt geändert durch Artikel 11 § 7 des Gesetzes vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3082) in der bis zum 31. Dezember 2002 geltenden Fassung durchgeführt werden.
- (2) § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung einzuhalten sind.
- (3) § 3 Abs. 1 Nr. 3 und 4 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Abs. 3 des SOLAS-Übereinkommens die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 59 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung einzuhalten sind.
- (4) § 3 Abs. 2 Satz 1 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Schiffe eine Eignungsbescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung erforderlich ist.
- (5) § 7 Abs. 1 Satz 2 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Einschränkungen in der Bescheinigung nach Ka-

pitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens die Einschränkungen in der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung zu beachten sind.

- (6) § 8 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe e und Nr. 3 Buchstabe b ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Schiffe die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung mitzuführen ist.

### § 13

#### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 Satz 1 mit Wirkung vom 1. Januar 2003 in Kraft. Gleichzeitig tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 Satz 2 die Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 (BGBl. I. S. 419), zuletzt geändert durch Artikel 11 § 7 des Gesetzes vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3082) außer Kraft.
- (2) § 10 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten die §§ 21 und 22 der in Absatz 1 Satz 2 genannten Verordnung außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

## **Begründung zur Neufassung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee)**

### **Allgemeines:**

Der IMDG-Code in der Fassung des 31. Amendments wird im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens mit Wirkung vom 1. Januar 2004 völkerrechtlich verbindlich eingeführt. Dadurch wird eine Anpassung der GGVSee erforderlich. Diese Anpassung wird zum Anlass genommen, die Vorschriften grundsätzlich zu überarbeiten, klarer zu fassen und soweit möglich zu straffen. Weiterhin können nunmehr weitere Gefahrgutsachverhalte, die bislang in der GGVSee nur teilweise geregelt waren vollständig berücksichtigt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf die Regelungen für die Beförderung von Chemikalien und von verflüssigten Gasen als Massengut in Tankschiffen.

Die GGVSee wird in der Struktur weiterhin an die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) angepasst.

### **Zu den Einzelvorschriften:**

#### **§ 1- Geltungsbereich**

Abs. 1: Die Vorschriften über den Geltungsbereich sind neugefasst. Die GGVSee regelt jetzt Beförderungen mit Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, Beförderungen mit Seeschiffen unter fremder Flagge, soweit diese sich im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhalten, sowie alle Vorbereitungs- und Abschlussbehandlungen dieser Beförderungen im Geltungsbereich dieser Verordnung. Einschränkungen in der Anwendung ergeben sich aus den einzelnen Bestimmungen der jeweiligen Paragraphen.

Die GGVSee enthielt in der bisherigen Fassung einzelne Bestimmungen für die Beförderung verflüssigter Gase und flüssiger Chemikalien mit Tankschiffen.

Im Schiffssicherheitsgesetz wird die Anwendung für die Beförderung gefährlicher Güter ausgenommen. In der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz wird auf den IBC-Code und den IGC-Code ausdrücklich unter diesem Vorbehalt Bezug genommen. Dies hat zur Folge, dass durch das Schiffssicherheitsgesetz nur Bau und Ausrüstung der Tankschiffe geregelt wird, nicht aber die Durchführung der Beförderung (z.B. Anforderungen an das Beförderungsdokument, Einhaltung der für die Beförderung bestimmter Stoffe festgelegten Bedingungen, Notfallmaßnahmen etc.) Die Durchführung der Beförderung gefährlicher Güter mit Tankschiffen ist daher durch die GGVSee zu regeln.

Die für Tankschiffe geltenden Vorschriften des IBC-Code und IGC-Code sind völkerrechtlich verbindlich. Auch der IMDG-Code wird in der Fassung des Amendment 31-02 im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens völkerrechtlich verbindlich. Somit kann nunmehr auf die unterschiedliche Anwendung der GGVSee auf Schiffe, die die Bundesflagge führen, und Schiffe unter fremder Flagge verzichtet werden.

Die bisher enthaltene Vorschrift, dass Schiffe unter fremder Flagge mindestens die anwendbaren Bestimmungen des SOLAS erfüllen müssen, ist somit nur noch für den BC-Code von Belang. Die Regelung über ein abweichendes Recht des Ladehafens für den BC-Code bleibt bestehen.

Sofern einzelne Vorschriften der GGVSee über das international verbindliche Recht hinausgehen, z.B. Schulung der Schiffsbesatzung gemäß Gefahrgutbeauftragtenverordnung, wird in den jeweiligen Einzelvorschriften bestimmt, dass sie nur für Schiffe gelten, die die Bundesflagge führen.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Verladung gefährlicher Güter werden in § 3 Regelungen getroffen, die über internationale Mindestnormen hinausgehen. Diese Regeln betreffen die Eignung der Laderäume zur Beladung mit gefährlichen Gütern und sind aus Sicherheitsüberlegungen erforderlich.

Grundsätzlich müssen Seeschiffe mit gefährlichen Gütern in den Seehäfen und in den ihnen nach Landesrecht zugewiesenen Wasserstraßen die GGVSee und Binnenschiffe mit gefährlichen Gütern die Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt beachten. Die zusätzliche Anwendung der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt durch Seeschiffe in bestimmten Fahrtgebieten resultiert aus Anforderungen der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt, insbesondere an schiffbauliche Einrichtungen, bei der Fahrt in schiffbaren Binnengewässern. Somit ist der in der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt für Seeschiffe festgelegte Geltungsbereich zu beachten.

Abs. 2: Die Freistellung der Schiffsausrüstung bleibt unverändert erhalten.

Abs. 3: Die Freistellung von Seeschiffen der in- und ausländischen Streitkräfte bleibt erhalten. Ergänzend zu der amtlichen Begründung zu § 3 Abs. 5 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes wird festgestellt, dass Gründe der Verteidigung u. a. auch dann vorliegen, wenn die Bundeswehr außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt wird und dieser Einsatz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde.

Die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter ist durch Bestimmungen der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Beförderung gefährlicher Güter im Auftrag und unter der Verantwortung der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte durch zivile Unternehmen. Die Überwachung der Verladung gefährlicher Güter im Verantwortungsbereich ausländischer Streitkräfte in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verteidigung soll sicherstellen, dass die einschlägigen nationalen militärischen Regelungen beachtet werden.

Die ausschließlich militärischen Beförderungen können von der GGVSee ausgenommen und den vergleichbaren militärischen Regelungen unterstellt werden, weil sie eine dem IMDG-Code vergleichbare Sicherheit bieten. Die militärischen Regelungen müssen den betroffenen Personen als Handlungsanweisungen vorliegen.

Die Beförderung von militärischen gefährlichen Gütern als Zuladung auf zivilen Schiffen kann nicht freigestellt werden. Dem Militär liegen in der Regel keine näheren Kenntnisse über die weitere an Bord befindliche Ladung vor und das militärische Sicherheitskonzept ist somit nicht geschlossen anwendbar. Erforderliche Ausnahmezulassungen können in der Regel von den zuständigen Landesbehörden erteilt werden.

## § 2 - Begriffsbestimmungen

Abs. 1: Es sind die Vorschriften aufgeführt, auf die in der GGVSee Bezug genommen wird. Die damit starr in Bezug genommenen Vorschriften werden somit national rechtsverbindlich zur Anwendung vorgeschrieben und es wird eine Bestimmtheit der Regelungen erreicht, die eine Ahndung von Verstößen gegen die genannten Rechtsnormen rechtfertigt.

Abs. 2: Es werden die gefährlichen Güter unter Hinweis auf die Einstufungskriterien der einzelnen Vorschriften erfasst.

Nr. 1: Die im IMDG-Code aufgeführten Stoffe sind unabhängig von der Beförderungsart generell als gefährliche Güter definiert, auch wenn sie in nicht verpackter Form befördert werden. Nunmehr ist eindeutig geregelt, dass Erdölprodukte, die im IMDG-Code aufgeführt sind, generell als gefährliche Güter anzusehen sind. Dies gilt auch, wenn diese Stoffe nicht dem IBC-Code unterliegen und in Tankschiffen befördert werden. Damit wird erreicht, dass bestimmte Vorschriften der Gefahrgutverordnung See (z.B. über die dem Schiffsführer vor Verladung zu übermittelnden Informationen) auch anzuwenden sind, wenn Erdölprodukte mit einem Flammpunkt von 61°C oder niedriger befördert werden.

Die Stoffe und Gegenstände müssen im IMDG-Code genannt sein oder einer Sammelposition zugeordnet werden können. Andere Stoffe sind nicht gefährlich im Sinne dieser Verordnung, wenn sie verpackt befördert werden.

Nr. 2: Durch den Verweis auf den BC-Code werden zusätzlich zu den in Nr. 1 aufgeführten Stoffen solche gefährlichen Stoffe, die nur bei der Beförderung in fester Form als Massengut gefährlich sind (sogenannte MHB-Stoffe) einbezogen.

Nr. 3: Durch den Verweis auf den IBC-Code und den IGC-Code werden zusätzlich zu den unter Nummer 1 aufgeführten Stoffen auch solche einbezogen, denen keine UN-Nummer zugeordnet ist, und die nur bei der Beförderung in flüssiger Form als Massengut gefährlich sind (z.B. die in Kapitel 18 des IBC-Code aufgeführten Meeresschadstoffe der Verschmutzungskategorie D ohne UN-Nummer). Stoffe, die in den unter Nummer 3 genannten Codices aufgeführt sind und denen weder eine UN-Nummer noch eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist, sind nicht gefährlich im Sinne dieser Verordnung.

Die generelle Anwendung der Begriffsbestimmung nach Nummer 1 auf alle Beförderungsarten ist erforderlich, weil der IBC-Code Erdölprodukte, die hinsichtlich des maritimen Umweltschutzes der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens unterliegen, nicht enthält. Eine Begriffsbestimmung, die hinsichtlich der Tankschiffe ausschließlich auf die unter Nummer 3 aufgeführten Vorschriften abzielt, würde nicht alle in Tankschiffen beförderten gefährlichen Güter umfassen. Eine Begriffsbestimmung mit der Folge, Erdölprodukte mit einem Flammpunkt von 61°C oder weniger nur dann als gefährlich zu definieren, wenn sie verpackt befördert werden, ist aus Sicherheitsgründen nicht hinnehmbar.

Eine Bezugnahme auf die Vorläuferregelungen zum IBC-Code und des IGC-Code, d.h. auf den BCH-Code und den GC-Code ist bei der Begriffsbestimmung nach Nummer 3 nicht erforderlich, da durch die generelle Anwendung der Nummer 1 und die Bezug-

nahme auf den IBC-Code und den IGC-Code alle mit Tankschiffen beförderten gefährlichen Güter erfasst werden. Hinsichtlich der zu beachtenden Beförderungsbedingungen finden bei älteren Tankschiffen ggf. die Regelungen des BCH-Codes oder des GC-Codes Anwendung (siehe hierzu die Regelungen in den §§ 7 und 8).

Eine Bezugnahme bei der Begriffsbestimmung auf die Vorläuferregelungen wäre darüber hinaus nicht zweckmäßig, weil mit dem BCH-Code nicht festgestellt werden kann, ob ein zu befördernder Stoff ein Meeresschadstoff ist. Vor der Einführung des IBC-Codes waren die Angaben über Meeresschadstoffe dem Anhang 2 zur Anlage II des MARPOL-Übereinkommens zu entnehmen und von allen dem BCH-Code unterliegenden Chemikalientankschiffen zu beachten. Mit Einführung des IBC-Codes wurden diese Angaben in Kapitel 17 und 18 des IBC-Codes übernommen und Anhang 2 zur Anlage II des MARPOL-Übereinkommens wurde gestrichen. Daher sind die Einstufungskriterien für Meeresschadstoffe aus Kapitel 17 und 18 des IBC-Codes auch für Tankschiffe, die dem BCH-Code unterliegen, verbindlich.

Abs. 3: Es werden die Begriffe „Beförderer“ und „Reeder“ definiert. Die Begriffsbestimmungen, die sich an den ISM-Code anlehnen, berücksichtigen die Praxis des Seefrachtgeschäfts bei der Gefahrgutbeförderung. Derjenige, der die Beförderung der Güter vertraglich zusagt, also der Verfrachter im Sinne des Handelsgesetzbuches, ist häufig nicht der Eigentümer eines Seeschiffs. Tatsächlich bedient sich der Beförderer zur Erfüllung seiner Verpflichtung oft eines gecharterten Schiffes. Reeder ist der Eigentümer eines Schiffes im Sinne des § 484 des Handelsgesetzbuches oder eine natürliche oder juristische Person, die vom Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. Dies kann auch eine Organisation oder vergleichbare Einrichtung sein.

Durch die Definition wird eine eindeutige Zuweisung der unterschiedlichen Verantwortlichkeiten nach dem Gefahrgutrecht ermöglicht. So ist beispielsweise die Zulässigkeit einer Beförderung vom Beförderer vor Abschluss des Beförderungsvertrags zu prüfen, die vorschriftengemäße Ausrüstung des Schiffes hingegen vom Reeder sicherzustellen.

Die Definitionen sind an die Erfordernisse zur Umsetzung der GGVSee angepasst und haben nur darauf bezogene Rechtswirkung.

Weitere Begriffsbestimmungen sind nicht erforderlich, da die übrigen in der Verordnung verwendeten Begriffe (z.B. Schiffsführer, Hersteller oder Vertreiber, Beauftragter) selbsterklärend sind.

### **§ 3 - Zulassung zur Beförderung**

Abs. 1: Es werden, getrennt für die verschiedenen Beförderungsarten, alle internationalen Vorschriften aufgeführt, die bei der Beförderung gefährlicher Güter zu beachten sind.

Wie zu § 1 erläutert, sind nunmehr neben den Vorschriften des IMDG-Codes und des BC-Codes sowie den Bestimmungen für die Beförderung radioaktiver Stoffe im Sinne des INF-Codes weitere Vorschriften zu beachten, wenn eine Verladung gefährlicher Güter im Sinne der GGVSee erfolgen soll.

Die Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens sind für die Gefahrgutbeförderung generell relevant, weil hierin insbesondere in den Kapiteln II-2 und VII der Grundsatz der Gefahrgutbeförderung geregelt wird. Diese Vorschriften bilden vor allem für die nicht völkerrechtlich verbindlichen Regelungen des BC-Codes die Grundlage der Gefahrgutbeförderung.

Weiterhin werden hier auch die für die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Tankschiffen anwendbaren Regelungen des SOLAS-Übereinkommens sowie des IBC-Codes und des IGC-Codes aufgeführt. Das Schiffssicherheitsgesetz regelt, dass Tankschiffe nach den jeweils anwendbaren internationalen Regelungen gebaut und ausgerüstet sein müssen. Das Schiffssicherheitsgesetz regelt jedoch nicht, dass bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter ein für das jeweilige Gut geeignetes Schiff verwendet werden muss.

Abs. 2: Für Seeschiffe, die dem Kapitel II-2, Regel 54 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See nicht unterliegen, galten bislang die Vorschriften des § 16 „Elektrische Anlagen in Laderäumen“. Mit der neuen GGVSee wird diese Regelung aufgehoben. Das hat zur Folge, dass Schiffe, die gefährliche Güter im Geltungsbereich dieser Verordnung laden, eine Eignungsbescheinigung nach dem SOLAS-Übereinkommen haben müssen.

Obwohl Schiffe, die vor dem 1. September 1984 gebaut wurden und Frachtschiffe mit einem Bruttoraumgehalt von weniger 500 RT, die vor dem 1. Februar 1992 gebaut wurden, Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens nicht unterliegen, ist bei der Verladung gefährlicher Güter auch auf solchen Schiffen in Deutschland eine Eignungsbescheinigung nach den SOLAS Kriterien erforderlich. Diese tritt anstelle der bisher erforderlichen Anerkennung der Betriebssicherheit nach § 16 Abs. 2 GGVSee vom 4. März 1998.

Die Praktikabilität der Regelung gebietet es, Schiffen das Löschen aus Luken mit gefährlichen Gütern auch ohne Eignungsbescheinigung zu ermöglichen. Dabei sind jedoch mögliche Zündfunken durch die elektrische Anlage an Bord auszuschließen.

Die Regelung soll zu höherer technischer Sicherheit auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, führen.

Transitbeförderungen in geschlossenen Ladeluken durch Häfen und durch den Nord-Ostsee-Kanal werden durch diese Regelung nicht erfasst.

Abs. 3: Die Regelung berücksichtigt, dass der BC-Code völkerrechtlich nicht verbindlich ist, in Deutschland aber wie bisher durch die GGVSee rechtsverbindlich eingeführt wird. Bei Verladungen gefährlicher fester Massengüter über deutsche Häfen ist daher der BC-Code zu beachten. Bei abweichenden Regelungen in Ladehäfen anderer Staaten können diese auf die jeweiligen Beförderungen angewendet werden. Für die anderen Codices wird diese Regelung nicht mehr benötigt, weil sie als Bestandteil des SOLAS-Übereinkommens zu betrachten sind.

Abs. 4: Es wurde die Bestimmung über besondere Anforderungen für Beförderung von Abfällen mit Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, neu gefasst. Der IMDG-Code beschreibt in Kapitel 7.8 die erforderliche Dokumentation gemäß dem „Basler Übereinkommen zur Überwachung grenzüberschreitender Beförderung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung“. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens wurden für die Europäische Gemeinschaft durch die EU-Abfallverbringungsordnung (259/93) in Kraft gesetzt. Für den

Geltungsbereich der GGVSee wird daher ohne Einschränkung, das heißt auch für Schiffe unter fremder Flagge, festgelegt, dass bei der Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen die in Kapitel 7.8 des IMDG-Codes wiedergegebenen wesentlichen Bestimmungen des Basler Übereinkommens eingehalten sein müssen.

Abs. 5: CTU-Packzertifikate sind für Beförderungseinheiten (Container, Straßenfahrzeuge oder Eisenbahngüterwagen) von demjenigen auszustellen, der die Handlung des Ladens und Packens verantwortlich durchgeführt hat. Muster für derartige Bescheinigungen sind sowohl im IMDG-Code wie in den in Bezug genommenen CTU-Packrichtlinien vorhanden. Dieser Erklärung kommt große Sicherheitsbedeutung zu, da die Transportbeteiligten auf einem Seeschiff bei Beförderungseinheiten einen Schaden erst dann erkennen können, wenn gefährliches Gut aus einer nicht ordnungsgemäß verladenen oder verschlossenen Verpackung z. B. aufgrund mangelnder Ladungssicherung austritt.

Abs. 6: Für das Löschen bestimmter Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Klasse 1, die eine besondere Gefährlichkeit haben und deren Beförderung mit der Eisenbahn und auf der Straße verboten ist, muss eine Anmeldung vorgenommen werden. Dadurch soll u.a. erreicht werden, dass zunächst etwa erforderliche Ausnahmen für Anschlussbeförderungen beschafft werden, um unnötige Lagerzeiten im Hafengelände zu vermeiden. Ferner sollen, wenn sich ein transportbedingter Zwischenaufenthalt nicht vermeiden lässt, solche Plätze durch die Behörde ausgewählt werden, die gewährleisten, dass bei einem Unfall Anwohner möglichst nicht gefährdet werden.

Abs. 7: Die Regelung zur Einfuhr von Feuerwerk wird neu aufgenommen. Dies ist eine Anschlussregelung für die Sofortmaßnahmeverordnung zu Einfuhr von Feuerwerk, die seit März 2003 nach der gesetzlich vorgeschriebenen maximalen Geltungsdauer nicht in gleicher Form weitergeführt werden kann. Die genannten Unterlagen und Angaben sind für die Einfuhr nach Deutschland erforderlich, um eine schnelle Überprüfung der über See einkommenden Ladungen mit Feuerwerk zu ermöglichen. Diese Regelung geht zwar derzeit über das internationale Recht hinaus, ist aber aus Sicherheitsgründen notwendig, wie immer wieder auftretende Zwischenfälle mit Feuerwerk zeigen.

Eine Regelung zur Bereitstellung von Klassifizierungsunterlagen auf Seeschiffen wurde bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für den IMDG-Code beantragt und von dort zur Regelung bei allen Verkehrsträgern an die Vereinten Nationen verwiesen.

Die Vorschrift wird künftig entbehrlich, wenn eine entsprechende Regelung im IMDG-Code erfolgt ist.

#### **§ 4 - Allgemeine Sicherheitspflichten, Überwachung, Ausrüstung, Schulung**

Nebenbestimmungen zur Beförderung gefährlicher Güter werden in § 4 zusammengefasst.

Es werden die folgenden früheren Vorschriften unverändert übernommen:

- § 4 zu Sicherheitspflichten - in Abs. 1,
- § 5 Abs. 2, 5 und 7 zum Verbot des Rauchens und der Verwendung von Feuer und offenem Licht - in Abs. 2 und 3,

- § 3 Abs. 6 für Gastankschiffe auf Seeschiffahrtsstraßen – in Abs. 4,
- § 13 zur Unterrichtung und Ausrüstung – in Abs. 5, 6 und 8,
- § 18 über Meldepflichten – in Abs. 9, 10 und 11 sowie
- § 17 zu Örtlichen Sicherheitsvorschriften – in Abs. 14.

Abs. 1: Die allgemeine Sicherheitsverpflichtung entspricht vergleichbaren Anforderungen in den Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter mit den anderen Verkehrsträgern. Auch in der Gefahrgutverordnung See wird diese allgemeine Sicherheitsverpflichtung nicht unter Bußgeldandrohung gestellt.

Abs. 2: Hier wird zielgerichtet für den Bereich des Seeschiffs mit gefährlicher Ladung ein Rauchverbot und ein Verbot zur Verwendung von Feuer und offenem Licht ausgesprochen. Dies gilt auch dort, wo die Güter umgeschlagen oder gestaut worden sind und in den für den Umschlag erforderlichen brandgefährdeten Betriebsräumen. Nur mit dieser zielgerichteten Vorschrift kann davon ausgegangen werden, dass die Verbotsvorschrift auch beachtet wird.

Abs. 3: Die notwendigen Maßnahmen auf Tankschiffen mit Ladung und nicht entgasten Tanks sind aus Gründen der Sicherheit während der Gefahrgutbeförderung zu erlassen.

Abs. 4: Diese Sicherheitsvorschrift ist sinngemäß übernommen worden und nunmehr eine bußgeldbewehrte Pflicht des Schiffsführers. Damit wurde die mittelbare Ahndungsmöglichkeit durch eine unmittelbare Bußgeldbewehrung ersetzt. Seeschiffahrtsstraßen sind in der Seeschiffahrtsstraßenordnung oder in der Schifffahrtsordnung Emsmündung definiert.

Abs. 5: Alle an Bord befindlichen Personen, das sind Besatzung, Fahrgäste und sonstigen Personen, müssen über die an Bord vorhandene gefährliche Ladung unterrichtet werden. Dies betrifft nicht nur die Art der gefährlichen Güter, sondern insbesondere auch Angaben darüber, auf welchem Teil (Deck) und welchem Laderaum, die gefährlichen Güter gestaut sind. Vorsorglich müssen die Personen auch über Verhaltensregeln für den Fall von Unregelmäßigkeiten unterrichtet werden. Diese Unterrichtung ist in ihrer Form vom Schiffsführer zu bestimmen und kann zum Beispiel über Aushänge erfolgen.

Abs. 6: Die Überwachung der Ladung ist eine Aufgabe, die an Bord zu leisten ist und grundsätzlich vom Schiffsführer wahrgenommen wird. Er kann sie nach den Vorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auf andere Personen delegieren. Die Art und Weise der Überwachung ist nur allgemein mit dem Wort „regelmäßig“ umschrieben worden, da die Verhältnisse auf den Seeschiffen so unterschiedlich sein können, dass eine konkrete Vorgabe nicht angemessen ist. In der Regel dürfte die Überwachung in Form einer Stichprobenkontrolle durchzuführen sein. Durchgeführte Überwachungen sind im Schiffstagebuch nachzuweisen. Hiermit soll insbesondere nach Unfällen geprüft werden können, ob der Schiffsführer oder die von ihm damit beauftragte Person diese sicherheitsrelevante Vorschrift vollzogen hat.

Abs. 7: Seeschiffe müssen in Übereinstimmung mit den zu beachtenden Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation spezifisch für den Gefahrguttransport ausgerüstet sein. Die erforderliche Ausrüstung kann zusätzlich zu der allgemein durch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vorgeschriebene Ausrüstung notwendig sein. Auf dem Schiff muss sich die Ausrüstung jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befinden.

Abs. 8: Meldepflichtig sind Unfälle, die sich während des Vorgangs der Ortsveränderung sowie bei den damit zusammenhängenden Vor- und Abschlusshandlungen (Be- und Entladen von Seeschiffen) ereignet haben. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden ergeben sich aus den Sicherheitsvorschriften in den Häfen (in der Regel die Hafensicherheitsverordnungen). Für Bundeshäfen und auf Seeschiffahrtsstraßen ergibt sich die Zuständigkeit aus der Seeschiffahrtsstraßenordnung. Unberührt bleiben Regelungen in anderen Rechtsvorschriften, die bei Unfällen zu beachten sind.

Abs. 9: Alle an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten, also Hersteller, Vertreiber, Reeder, Umschlagbetriebe, Schiffsführer und Empfänger müssen auf Verlangen den zuständigen Behörden unverzüglich Auskünfte erteilen, die es den zuständigen Stellen ermöglichen, bei einem Unfall die zur Schadensbekämpfung erforderlichen Maßnahmen treffen zu können. Zur Vermeidung von Zeitverlusten sollen regelmäßige Hersteller, Vertreiber oder Empfänger von gefährlichen Gütern in den Seehäfen ihre Rufnummer, über die die entsprechenden Angaben zur Schadensbegrenzung angefordert werden können, hinterlegen.

Abs. 10: Da das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen international und national für die Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften zuständig ist, soll mit der Informationsverpflichtung sichergestellt werden, dass Unterlagen über Unfälle mit Vorschlägen und Hinweisen auf Auswirkungen für die Gefahrgutvorschriften gemeldet werden.

Abs. 11: Der Schiffsführer und der verantwortliche Ladeoffizier müssen durch eine Bescheinigung nachweisen können, dass sie für ihre Aufgaben im Gefahrgutbereich geschult worden sind. Entsprechend den in Bezug genommenen Regelungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung handelt es sich nicht nur um eine einmalige, sondern um eine wiederkehrende Schulung. Mit der Festlegung des Zeitraumes für die Wiederholungsschulung soll sichergestellt werden, dass bei dem genannten Personenkreis jeweils aktuelle Rechtskenntnisse vorhanden sind.

Für Tankschiffe gibt es nach dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten eine gesonderte Schulung. Mit der Aufnahme der Tankschiffe in die Regelungen der GGVSee ist diese Schulungsvorschrift auch in der GGVSee zu berücksichtigen. Es wird klargestellt, dass für die Besatzung auf Tankschiffen eine Schulung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 der Gefahrgutbeauftragtenverordnung nicht erforderlich ist, da der völkerrechtlich verbindliche „Code über die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten“ bereits ein besonderer Sachkundenachweis für die Besatzung von Tankschiffen verlangt und somit die Anforderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung an die Schulung beauftragter Personen erfüllt werden.

Abs. 12: Mit der Regelung in Kapitel 1.3 IMDG-Code wird der zu schulende Personenkreis auf das Landpersonal erweitert. In Deutschland wird der Personenkreis durch die Gefahrgutbeauftragtenverordnung erfasst. Je nach Aufgabe sind die Personen nach den im IMDG-Code aufgelisteten Themen zu schulen oder nur zu unterweisen, wenn Aufgaben ausschließlich auf Anweisung ausgeführt werden.

Abs. 13: Mit dieser Vorschrift soll erreicht werden, dass die in den deutschen Seehäfen vorhandenen Hafensicherheitsverordnungen, die das Einbringen gefährlicher Ladung in den Hafenbereich, den zeitweiligen Aufenthalt im Hafen und den Umschlag betreffen, zusätzlich zu den Bestimmungen in dieser Verordnung angewendet werden.

## **§ 5 - Ausnahmen**

§ 5 orientiert sich an der entsprechenden Regelung in der GGVSE (Straße und Eisenbahn) und wurde an die Erfordernisse des Seeverkehrs angepasst. Die Ausnahmeermächtigungen nach der GGVSee beziehen sich ausschließlich auf die Beförderungsvorschriften. Eine Überschneidung mit den Ermächtigungen nach § 3 in Verbindung mit §§ 7 und 8 der Schiffssicherheitsverordnung hinsichtlich der schiffbaulichen Anforderungen ergibt sich nicht.

Abs. 1: Die völkerrechtlich verbindliche Einführung des IMDG-Codes erfordert eine Neufassung der Regelung über Ausnahmen. Ausnahmen können nur noch nach Maßgabe der Regelungen des SOLAS-Übereinkommens beziehungsweise der Regelungen im IBC-Code und IGC-Code erteilt werden. Ab 2004 besteht nach dem SOLAS-Übereinkommen keine Ermächtigung im IMDG-Code, Ausnahmen vom IMDG-Code zuzulassen. Notwendige Ausnahmen könnten aufgrund der Duldung von Zulassungen der Staaten anerkannt werden können. Hierzu wird eine Resolution des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vorbereitet.

Die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verteidigung für die Erteilung von Ausnahmen ist nicht erforderlich, weil auch bislang diese Ausnahmen nur aus Gründen der Verteidigung zugelassen werden durften. Nach § 1 Abs. 3 gilt in diesen Fällen die GGVSee nicht.

Abs. 2 und 3: Die Voraussetzungen zur Erteilung von Ausnahmen entsprechen grundsätzlich den vergleichbaren Regelungen der Richtlinien der Europäischen Union für den Landverkehr.

Für die Bewertung einer Ausnahmesituation sind grundsätzlich Gutachten zu erstellen. Wenn die Umstände die Bewertung der Situation durch die zuständige Behörde selbst zulassen, kann die Behörde auf Gutachten nach Abs. 3 Satz 1 verzichten.

Abs. 4: Die Bedingungen unter denen Ausnahmen erteilt werden sollen, lehnen sich an den Antrag von Deutschland bei der IMO zur Änderung des IMDG-Codes an.

## **§ 6 - Zuständigkeiten**

Hier sind die für die Durchführung dieser Verordnung zuständigen Stellen abschließend aufgeführt. Die Festlegung der Zuständigkeiten entspricht vergleichbaren Regelungen in den Gefahrgutrechtvorschriften für andere Verkehrsträger. Sie trägt im übrigen den Rahmenvorschriften im Gefahrgutbeförderungsgesetz insofern Rechnung, als die Zuständigkeiten auf die dort genannten Sicherheitsbehörden übertragen werden. Werden durch die Behörden Beförderungsbedingungen für neue gefährliche Güter festgelegt und dabei auch

Stau- und Trennvorschriften geregelt, wird davon ausgegangen, dass vorher Einvernehmen mit den in diesen Fällen landesrechtlich zuständigen Behörden hergestellt wird.

Mit dem Gesetz über die Neuorganisation des gesundheitlichen Verbraucherschutzes und der Lebensmittelsicherheit wurde das Bundesinstitut für Risikobewertung gebildet, das nach § 2 Abs. 1 Nr. 8 für die Bewertung giftiger und ätzender Stoffe zuständig ist. Dementsprechend wurde dieses Amt anstelle des bisherigen Bundesinstituts für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin in § 6 berücksichtigt und die Aufgaben an die Zuständigkeit angepasst.

Das Bundesinstitut für Risikobewertung ist nunmehr auch zuständig, wenn im IMDG Code für gentechnisch veränderte Mikro-Organismen und Organismen der Klassen 6.2 und 9 eine zuständige Behörde tätig werden muss.

Die Zuständigkeit für Meeresschadstoffe, hinsichtlich umweltschädigender Wirkung, ist ausschließlich dem Umweltbundesamt zugewiesen. Da die Gefahrgutklassentrennung nicht durchgängig im Zuständigkeitszuschnitt der in § 6 genannten Behörden erfolgt, ist nicht ausgeschlossen, dass die nach § 6 zuständige Behörde im Rahmen der Amtshilfe Unterstützung weiterer Behörden einholt um ihre Zuständigkeit umfassend wahrnehmen zu können.

Für die Festlegung von Stau- und Trennvorschriften auf Seeschiffen, die im Auftrag der Bundeswehr oder der ausländischer Streitkräfte gefährliche Güter befördern, sowie für Überwachungsaufgaben militärischer Güter in Hafenanlagen sind zusätzlich durch das Bundesministerium der Verteidigung festgelegte Dienststellen zuständig. Diese Dienststellen sind dabei jedoch an die Sicherheitsziele der Bezugsvorschriften wie zum Beispiel den IMDG-Code und die Hafensicherheitsverordnungen gebunden.

Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung kann Sachverständige für die Prüfung von Tanks anerkennen. Mit der Neufassung der GGVSee wird die Zuständigkeit für Tankprüfungen an ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) konkretisiert.

## **§ 7 - Verladung gefährlicher Güter**

Sämtliche Vorschriften für die Verladung gefährlicher Güter sind in Paragraph 7 zusammengefasst worden.

Die bisherige Ausnahmeregelung für ADR/RID-Verpackungen ist entfallen. Aufgrund der völkerrechtlichen Verbindlichkeit des IMDG-Codes muss die Verwendung von UN-Verpackungen generell gefordert werden. Abweichungen können nur noch durch Einzelausnahmen zugelassen werden.

Abs. 1: Vor der Verladung muss sichergestellt sein, dass eine Beförderung gefährlicher Güter gemäß § 3 GGVSee zulässig ist.

Es ist alleinige Verantwortung des Schiffsführers, dass die Stauung sachgerecht und die Sicherung der Ladung mit gefährlichen Gütern ausreichend durchgeführt wird. Er kann sich hierfür der in seinem Verantwortungsbereich tätigen Mitarbeiter bedienen. Ein Über-

gang der Verantwortung von ihm z. B. auf einen mit dieser Aufgabe ausdrücklich beauftragten Ladeoffizier ist nicht ausgeschlossen. Da die Beladungsplanung häufig nicht durch den Schiffsführer selbst, sondern an Land in einer Stauzentrale erfolgt, wird ausdrücklich zugelassen, dass ein Beauftragter die Stauanweisung festlegt. Durch die schriftliche Festlegung sollen Staufehler bei der Verladung vermieden werden.

Mit der neuen Formulierung in Abs. 1 und 2 wird klargestellt, dass ein Schiffsführer oder Ladungsoffizier, der bei der Beladung von Ro/Ro-Schiffen unmittelbare Stauanweisungen an die Fahrer der LKW oder Trailer gibt, dies nicht in schriftlicher Form zu machen braucht. Andererseits darf ein „für den Umschlag Verantwortlicher“, der nicht zur Schiffsführung gehört, keine Gefahrgüter ohne schriftliche Stauanweisung des Schiffsführers, des Ladungsoffiziers oder deren „Beauftragten für die Stauplanung“ stauen.

Verantwortlich für die Einhaltung der Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Codes sowie für die Beachtung der Einschränkungen aus dem Eignungszeugnis des Schiffes nach Kapitel II-2 Regel 19 SOLAS sind der Schiffsführer und der Beauftragte. Somit hat der Schiffsführer, wenn er die Stauanweisung nicht selbst erstellt, die Richtigkeit der Anweisung zu überprüfen.

Abs. 2: Die für den Umschlag verantwortliche Person führt tatsächlich die Beladung des Seeschiffs durch. Diese muss die Angaben in der Stauanweisung beachten und darf, da sie nicht zur Schiffsführung gehört, keine Gefahrgüter ohne schriftliche Stauanweisung des Schiffsführers, des Ladungsoffiziers oder deren Beauftragten stauen.

Der Schiffsführer hat zusätzlich eine nachgeschaltete Verantwortung, indem er die Einhaltung der Anweisungen in der Stauanweisung und der Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Codes im erforderlichen Umfang überprüft.

Abs. 3: Der Schiffsführer ist für die Sicherheit von Besatzung, Schiff und Ladung verantwortlich. Die Sicherheit kann nur gewährleistet werden, wenn die Ladung vor Auslaufen des Schiffes sachgerecht gestaut und gesichert ist. Die erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus den Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen.

Abs. 4: Die für den Transport gefährlicher Güter verwendeten Verpackungen, IBC, Großverpackungen, Bulkverpackungen, ortsbeweglichen Tanks und sonstigen Beförderungseinheiten dürfen nicht auf einem Seeschiff verladen werden, wenn die Gefahr des Ladegutaustritts (Leckage) besteht. Ob eine sichere Beförderung bei äußerlich beschädigten Verpackungen noch zulässig ist, bedarf der Beurteilung im Einzelfall durch den jeweils Verantwortlichen.

Die Aufzählung der verschiedenen Fahrgutumschließungen wird durch den Begriff „ortsbewegliche Tanks“ ergänzt. Die Ergänzung der Aufzählung durch diesen Begriff dient der Klarstellung.

Abs. 5 und 6: Der Schiffsführer wird verpflichtet, Güter, die dem IBC-Code oder BCH-Code für Chemikalien als Massengut unterliegen und verflüssigte Gase, die dem IGC-Code oder dem GC-Code unterliegen, nur dann zu verladen, wenn die für das jeweilige Gut anzuwendenden Mindestanforderungen erfüllt sind. Hiermit wird die Regelungslücke geschlossen, die darin bestand, dass das Schiffssicherheitsgesetz zwar den Bau und die Ausrüs-

tung der unterschiedlichen Tankschiffsarten regelt, nicht jedoch die Durchführung einzelner Beförderungen. Die Durchführung der Beförderung wird nunmehr durch die GGVSSee geregelt.

## **§ 8 - Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen**

Sämtliche Vorschriften für die Unterlagen gefährlicher Güter sind unter § 8 zusammengefasst. Es wird zwischen der unterschiedlichen Dokumentationslage für gefährliche Güter als Massengut und für gefährliche Güter in verpackter Form unterschieden. Die Bestimmungen des § 8 werden vereinfacht und an die Praxis des Seefrachtgeschäfts bei der Gefahrgutbeförderung angepasst. Die Trennung von „Verantwortlicher Erklärung“ und Beförderungsdokument wird aufgegeben. Die Regelung über die Übernahme der Angaben der Verantwortlichen Erklärung in das Beförderungsdokuments konnte somit entfallen.

Abs.1: Es werden anhand der tatsächlichen Beförderungsabläufe bei der Versendung verpackter gefährlicher Güter die erforderlichen Verfahren der Dokumentationsabläufe aufgeführt und somit als Handlungsgrundlage vorgeschrieben:

Nr. 1: Die Anforderungen wirken für Hersteller und Vertreiber gefährlicher Güter unabhängig von ihrem Wohnsitz, der damit auch im Ausland liegen kann. Entscheidend ist, dass Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter die Seeschiffsbeförderung über einen deutschen Seehafen vorbereiten. In diesem Fall haben sie ein Beförderungsdokument zu erstellen. Dieses kann als Papier oder digital erstellt und durch Datenverarbeitungssysteme übermittelt werden. Es wird übereinstimmend mit Kapitel 5.4 des IMDG-Codes das Beförderungsdokument als das vom Hersteller oder Vertreiber erstellte Dokument definiert. Dieses Dokument muss alle Angaben über das Gut und zusätzlich die anzugebende Erklärung über die Richtigkeit von Klassifizierung, Verpackung usw. enthalten. Da alle erforderlichen Angaben in Kapitel 5.4 Nr. 5.4.1 des IMDG-Codes aufgeführt sind, reicht ein Verweis auf diese Nummer des IMDG-Codes aus. Mit der Einführung des neuen EmS-Leitfadens ist eine genaue Zuordnung zu den UN-Nummern der Stoffe und Gegenstände des IMDG-Codes erfolgt. Auf die Angabe der EmS-Angaben kann somit verzichtet werden, da sich diese direkt aus der UN-Nummer für jedes gefährliche Gut ergibt. Die Angabe kann sowohl aus Spalte 15 der Gefahrgutliste des Kapitels 3.2 des IMDG-Codes als auch direkt aus dem EmS-Leitfaden entnommen werden. Die bislang geübte Verfahrensweise zur Erstellung von Sicherheitsplänen an Bord von Seeschiffen für Gefahrgut wird nicht berührt und sollte beibehalten werden.

Von großer Bedeutung ist, dass die Einhaltung der jeweils zutreffenden Vorschriften der Gefahrgutverordnung See einschließlich des IMDG-Codes im Beförderungsdokument bescheinigt sind. Besondere Sicherheitsbedeutung hat dabei die Abgabe der Erklärung, dass die gefährlichen Güter richtig klassifiziert, verpackt und mit dem richtigen technischen Namen bezeichnet (auf den Versandstücken und in Beförderungsdokumenten) sowie gekennzeichnet sind und sich die Güter in einem für die Beförderung geeigneten Zustand befinden. Nur bei übergeprüfter Einhaltung dieser Vorschriften kann sichergestellt werden, dass der Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen unter Gesichtspunkten der größtmöglichen Sicherheit, d. h. ohne Gefährdung für die Schiffsbesatzung, das Schiff, die übrige Ladung und die Umwelt stattfinden kann. Wegen der Sicherheitsbedeutung dieser Vorschrift wird ausdrücklich vorgeschrieben, dass der in dem betreffenden Unternehmen nach den Vorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten

ausdrücklich Beauftragte mit der Angabe seines Namens für die Richtigkeit der Angaben in der Verantwortlichen Erklärung Verantwortung übernimmt.

Nr. 2: Hier werden für gefährliche Güter verschiedener Klassen hinsichtlich der Aufführung in einem Beförderungsdokument aus Sicherheitsgründen Einschränkungen dann ausgesprochen, wenn nach dem IMDG-Code Trenngebote für den Laderaum des Seeschiffs und damit auch für eine Beförderungseinheit bestehen. Die Regelung ist erforderlich, da die in Kapitel 5.4 des IMDG-Codes aufgeführten Formulare eine Integration des Packzertifikats in das Beförderungsdokument erlauben. Eine derartige Zusammenfassung in einem Dokument setzt aber voraus, dass unverträgliche Güter nicht zusammen in einem Dokument aufgeführt werden.

Nr. 3: Besondere Bescheinigungen sind für Beförderungseinheiten (CTU) (Cargo Transport Units sind im Seeverkehr Container, Straßenfahrzeuge, Anhänger, Trailer oder Eisenbahngüterwagen) von demjenigen auszustellen, der die Handlung des Ladens und Packens verantwortlich durchgeführt hat. Muster für derartige Bescheinigungen sind sowohl im IMDG-Code als auch in den in Bezug genommenen CTU-Packrichtlinien vorhanden. Dieser Erklärung kommt große Sicherheitsbedeutung zu, da die Transportbeteiligten auf einem Seeschiff bei Beförderungseinheiten einen Schaden erst dann erkennen können, wenn gefährliches Gut aus einer nicht ordnungsgemäß verladenen oder verschlossenen Verpackung z. B. aufgrund mangelnder Ladungssicherung, ausgetreten ist.

Nr. 4: Hier ist die Verpflichtung festgelegt, dass alle weiteren für die Beförderung erforderlichen Unterlagen im Beförderungsdokument zu vermerken sind und, soweit dies zutrifft, auch beigefügt werden müssen. Bei diesen Unterlagen kann es sich auch um nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Beförderungsgenehmigungen (z. B. des Atomrechts), aber auch um Bescheinigungen handeln, die nach dem IMDG-Code z. B. hinsichtlich der Beschaffenheit bestimmter Güter (Trocknung, Lagerzeit) beizufügen sind. Werden anstelle von Papieren Datenverarbeitungssysteme verwendet, muss bei der Weitergabe im Datenverarbeitungssystem auf die Unterlagen hingewiesen werden.

Da nicht mehr zwischen Verantwortlicher Erklärung und Beförderungsdokument unterschieden wird, ergibt sich eine einfache und übersichtliche Regelung. Derjenige, der den Beförderer mit der Beförderung der Güter beauftragt, hat sicherzustellen, dass die aufgeführten Dokumente entweder als Papier oder über Datenverarbeitungssysteme an den Beförderer gelangen.

Mit der geforderten rechtzeitigen Übergabe des Beförderungsdokuments an den Beförderer ist die Anmeldung der Güter erfolgt, so dass der Beförderer alle Maßnahmen für eine vorschriftsmäßige Verladung treffen kann. Die bisherige Regelung, die Verladung gefährlicher Güter dem Beförderer rechtzeitig anzukündigen, kann daher entfallen.

Nr. 5: Es wird die Übergabe der erforderlichen Dokumente an den Schiffsführer geregelt; dabei wird die Alternative eröffnet, entweder alle nach § 8 Abs. 1 Nr. 4 vorgeschriebenen Unterlagen oder, in Übereinstimmung mit Kapitel 5.4 Nr. 5.4.3 des IMDG-Codes, eine besondere Liste (Gefahrgutmanifest) zu übergeben. Die Übermittlung der entsprechenden Information mit Datenverarbeitungssystemen ist eine weitere Alternative. Es wird klargestellt, dass der Beförderer oder sein Beauftragter für die Übergabe der Dokumente oder für die Übermittlung der Information an den Schiffsführer verantwort-

lich ist. Ferner wird eine Bestimmung aufgenommen, nach der anstelle der Begleitdokumente nach § 8 ein Gefahrgutmanifest übergeben werden kann, in dem der Name des für die Erstellung des Manifests Verantwortlichen aufgeführt werden muss. Dies entspricht der Empfehlung der IMO für das Gefahrgutmanifest (FAL.2/Circ.51). Ferner wird eine Bestimmung aufgenommen, dass, wenn die Beförderungsdokumente nach § 8 Abs. 1 Nr. 4 nicht an Bord gegeben werden, sie dann vom Beförderer so lange aufbewahrt werden müssen, wie sie bei Mitgabe an Bord aufzubewahren wären. Hiermit wird eine Regelungslücke geschlossen.

Es wurde davon abgesehen, den Beförderer zu verpflichten, im Gefahrgutmanifest zu erklären, dass alle Beförderungsdokumente vorliegen und vorgehalten werden. Eine derartige Verpflichtung ist nicht zweckmäßig, da sie in der international gebräuchlichen Form des Gefahrgutmanifests (FAL.2/Circ.51) nicht vorgesehen ist. Es ist ausreichend, wenn der Beförderer verpflichtet wird, bei der Erstellung des Gefahrgutmanifests alle Angaben aus dem Beförderungsdokument richtig zu übernehmen und die Beförderungsdokumente, wenn sie nicht an Bord gegeben werden, aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

Abs. 2: Hier wird die Dokumentation für die Beförderung gefährlicher Güter als Massengut geregelt.

Der Verloader wird verpflichtet dafür zu sorgen, dass die gemäß der internationalen Regelungen des SOLAS-Übereinkommens in Verbindung mit den nach dem BC-Code, IBC-Code, BCH-Code, IGC-Code oder GC-Code vorgeschriebenen Informationen tatsächlich an Bord gelangen.

Abs. 3: Die bei den verschiedenen Beförderungsarten an Bord mitzuführenden Unterlagen sind aufgeführt.

Nr. 1: Es werden die Unterlagen genannt, die nur auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, mitzuführen sind; dies sind die GGVSSee und der MFAG.

Der international nicht verbindliche MFAG ist eine Ergänzung des auf Schiffen unter deutscher Flagge mitzuführenden Leitfadens für die Gesundheitspflege auf Kauffahrtsschiffen. Hierin sind die besonderen Maßnahmen enthalten, die für die medizinische Behandlung bei Gefahrgutunfällen in Betracht kommen. Für Schiffe unter Bundesflagge wird das Mitführen vorgeschrieben, um der Schiffsbesatzung Informationen über mögliche Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern zu geben.

Nr. 2: Es werden die Unterlagen genannt, die bei der Beförderung verpackter gefährlicher Güter mitgeführt werden müssen. Alle aufgeführten Unterlagen sind nach dem SOLAS-Übereinkommen, dem IMDG-Code, und dem INF-Code erforderlich, da alle drei völkerrechtlich verbindlich sind. Zusätzlich ist eine Eignungsbescheinigung nach dem SOLAS-Übereinkommen, Regel II-2 Regel 54 oder Regel 19, entsprechend des Schiffsalters, erforderlich, wenn das Schiff die Bundesflagge führt oder wenn gefährliche Güter verladen werden sollen.

Nr. 3: Die genannten Unterlagen sind bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut erforderlich. Die Unterlagen nach dem SOLAS-Übereinkommen sind wegen seiner völkerrechtlichen Verbindlichkeit auf allen Schiffen mitzuführen, wo-

bei hinsichtlich der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 (oder ggf. 54) die unter Nummer 2 erwähnte Einschränkung gilt. Das Mitführen des BC-Codes wird nur auf Schiffen verlangt, die die Bundesflagge führen.

Nr. 4: Die Unterlagen sind auf Tankschiffen mitzuführen, wenn mit diesen Schiffen Güter befördert werden, die dem IBC-Code/BCH-Code oder dem IGC-Code/GC-Code unterliegen. Die Unterlagen sind nach den genannten Codices erforderlich. Da es sich aber hier um Unterlagen handelt, die sich auf die Durchführung der Beförderung beziehen, wird die Verpflichtung, diese Unterlagen mitzuführen, nicht durch das Schiffssicherheitsgesetz sondern in der GGVSee geregelt.

Abs. 4: Die Anforderung an den Beförderer, „dafür zu sorgen“ bedeutet, dass er die erforderlichen Unterlagen für die jeweilige Beförderung beschaffen muss.

Abs. 5: Es wird ausdrücklich zugelassen, dass die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation bekannt gemachten Regelungen, also der IMDG-Code, der BC-Code, der IBC-Code, der BCH-Code, der IGC-Code und der GC-Code auch in einer fremdsprachigen (dies wird in der Regel Englisch sein), von der IMO herausgegebenen Ausgabe mitgeführt werden dürfen.

Abs. 6: Das Manifest oder der Stauplan müssen bis zur Beendigung der Reise auf dem Seeschiff mitgeführt werden. Dies gilt in gleicher Weise für das Vorhalten solcher Informationen, die in Datenverarbeitungssystemen gespeichert sind. Wenn Unfälle eingetreten sind, müssen die entsprechenden Unterlagen oder die in Datenverarbeitungssystemen enthaltenen Informationen auch danach aufbewahrt werden. Hierfür ist der Zeitraum anzusetzen, der für Untersuchungen nach Unfällen durch die zuständige Behörde festgelegt wird.

Abs. 7: Der Schiffsführer erhält die folgerichtige Verpflichtung, Unterlagen oder Ausdrucke aus Datenverarbeitungssystemen, insbesondere nach Unfällen den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

## **§ 9 - Pflichten**

Diese Regelung soll den beim Seeschifftransport gefährlicher Güter Beteiligten deutlich machen, welche Verantwortlichkeiten sie in welcher Funktion haben. Da in der Gefahrgutbeauftragtenverordnung Unternehmen, die derartige Verantwortlichkeiten haben, zur Bestellung von Gefahrgutbeauftragten verpflichtet sind, haben die Bestimmungen erhebliche Bedeutung über den Bereich der Gefahrgutverordnung See hinaus. Im übrigen entsprechen sie vergleichbaren Regelungen für den Gefahrguttransport im Landverkehr.

## **§ 10 - Ordnungswidrigkeiten**

Die rechtsförmliche Anbindung erfolgt an § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes. Aus Absatz 4 des Gesetzes ergibt sich, dass Geldbußen bis zu einer Höhe von 50.000 € zulässig sind. Die Höhe der Geldbuße wird im Einzelfall von der Schwere des Verstoßes gegen die Bestimmungen der Gefahrgutverordnung See abhängen. Dies haben die zuständigen Behörden nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden.

### **§ 11 Änderung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn**

Es handelt sich um eine notwendige Folgeänderung. In § 6 Abs. 7 GGVSE ist vorgesehen, dass die nach § 20 Nr. 3 GGVSee anerkannten Sachverständigen auch für bestimmte Prüfungen im Rahmen der GGVSE zuständig sind. Die Zuständigkeit für die Anerkennung von Sachverständigen ist nunmehr in § 6 Abs. 5 GGVSee geregelt.

### **§ 12 Übergangsbestimmungen**

Nach Absatz 1 darf die Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 in der geltenden Fassung noch bis zum 31. Dezember 2003 weiter angewendet werden, da die in Bezug genommenen Vorschriften des 30. Amendment des IMDG-Codes international bis zu diesem Zeitpunkt angewendet werden dürfen.

Die Übergangsbestimmungen der Absätze 2 bis 6 sind notwendig, da die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Kapitel II-2 des SOLAS-Übereinkommens zum 1. Juli 2002 geändert wurden.

### **§ 13 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten von Vorschriften**

Die Verordnung tritt mit Ausnahme der Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten (wegen des Rückwirkungsverbot bei belastenden Rechtsvorschriften) rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft. Sie ersetzt als Ablöseverordnung die Gefahrgutverordnung See in der bisher geltenden Fassung. Die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten in § 10 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.