

24.05.91

VP - AS - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

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

A. Zielsetzung

Rechtsverbindliche Einführung der folgenden, von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) erarbeiteten, Regelungen

- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter auf Seeschiffen
- Bekanntmachung von Änderungen der Codes für die Bau- und Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien und verflüssigter Gase als Massengut
- Neufassung des "Code of safe practice for solid bulk Cargoes"
- Verschiedene Codes für die sichere Stauung gefährlicher Güter auf Seeschiffen sowie in Containern und für Off-shore Versorger.

B. Lösung

Durch die Neufassung der Verordnung werden die vorstehend genannten internationalen Regelungen über eine starre Verweisung auf die im Bundesanzeiger bekanntgegebenen amtlichen deutschen Übersetzungen der betreffenden Regelungen rechtsverbindlich. Die Änderungen im materiellen Recht der vorstehenden Regelungen bedingen gleichzeitig im Rahmenrecht die Einführung von Neuerungen und Änderungen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Auswirkungen auf die Haushalte bei Bund, Ländern und Gemeinden sind nicht erkennbar.

24.05.91

VP - AS - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

(Gefahrgutverordnung See - GGVSSee)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes

Bonn, den 24. Mai 1991

021 (323) - 941 02 - Se 43/91

An den

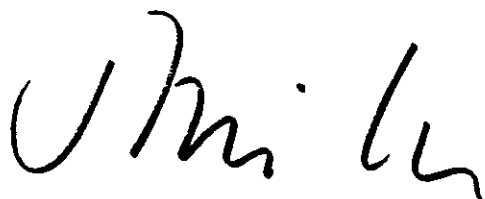
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu
erlassende

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

mit Begründung und Vorblatt.

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



Rudolf Seiters

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

Auf Grund

- des § 3 Abs. 1 und 2 und des § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), § 3 Abs. 1 geändert durch Artikel 36 des Gesetzes vom 26. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), § 4 Abs. 1 geändert durch Artikel 3 Nr. 2 Buchstabe a des Gesetzes vom 9. Oktober 1989 (BGBl. I S. 1830) in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung gefahrgutrechtlicher Ermächtigungen auf den Bundesminister für Verkehr vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918) und § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602) verordnet der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung von Sachverständigen,
- des § 5 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung gefahrgutrechtlicher Ermächtigungen auf den Bundesminister für Verkehr verordnet der Bundesminister für Verkehr:

I. Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung regelt die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.

(2) Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, unterliegen den Vorschriften dieser Verordnung. Satz 1 gilt nicht, soweit das maßgebende Recht des ausländischen Ladehafens eine abweichende Regelung vorschreibt oder zuläßt. Die in § 19 Nr. 2 oder § 20 Abs. 2 genannten Behörden können hierüber einen Nachweis verlangen.

(3) Seeschiffe unter fremder Flagge, die sich im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhalten, unterliegen vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 nicht den Vorschriften dieser Verordnung; sie unterliegen jedoch den Bestimmungen des Kapitels VII der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch Entschließung MSC. 6(48) vom 17. Juni 1983 (BGBl. 1986 II S. 734). Soweit sie einen Ort zum Löschen oder zum Aufenthalt im Geltungsbereich dieser Verordnung anlaufen oder den Geltungsbereich durchfahren, gelten zusätzlich die Vorschriften in Absatz 2 Satz 2 und 3 sowie die §§ 11 bis 16, 17 Abs. 1 sowie § 20. Seeschiffe unter fremder Flagge, die im Geltungsbereich dieser Verordnung gefährliche Güter übernehmen, unterliegen den Vorschriften dieser Verordnung.

(4) Diese Verordnung findet mit Ausnahme der §§ 5 bis 8 auch auf die Beförderung von verflüssigten Gasen oder flüssigen Chemikalien in Tankschiffen Anwendung.

(5) Diese Verordnung gilt nicht für die Schiffsvorräte und für die Schiffsausrüstung.

(6) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen der Streitkräfte, soweit dies Gründe der Verteidigung erfordern.

§ 2

Gefährliche Güter

Gefährliche Güter sind

1. Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweilige Begriffsbestimmung für die Klassen 1 bis 9 des vom Bundesminister für Verkehr im Bundesanzeiger vom 1990 - Beilage Nr. ... a - bekanntgegebenen Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code deutsch) fallen,
2. Stoffe, die bei Beförderung als Schüttladung in der vom Bundesminister für Verkehr im Bundesanzeiger vom 6. Dezember 1990 - Beilage 226 a - bekanntgegebene "Richtlinie für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen" vom 30. August 1990 als gefährliche Güter klassifiziert sind,
3. flüssige Chemikalien und verflüssigte Gase, die als Massengut befördert werden und in den Anlagen zu Teil B und C des Kapitels VII der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See aufgeführt sind.
4. Abfälle, die unter die Begriffsbestimmungen der Klassen 1 bis 6.2 sowie 8 und 9 des IMDG-Code deutsch fallen, für die keine unmittelbare Verwendung vorgesehen ist, die aber befördert werden zur Aufarbeitung, zur Deponie oder zur Beseitigung durch Verbrennung oder durch sonstige Entsorgungsverfahren.

II. Voraussetzungen für die Verladung gefährlicher Güter

§ 3

Zulassung zur Beförderung

(1) Gefährliche Güter dürfen zur Beförderung auf Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur übergeben und auf Seeschiffen nur befördert werden, wenn jeweils die in § 2 Nr. 1 bis 3 genannten, auf die einzelne Beförderung zutreffenden Vorschriften eingehalten sind. Außerdem sind die vom Bundesminister für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekanntgemachten Richtlinien zu den in § 2 genannten Vorschriften sowie die Richtlinien für die Beförderung gefährlicher Güter und schädlicher Stoffe als Massengut an Bord von Offshore-Versorgern vom 1991 (Beilage Nr. ... zum Bundesanzeiger vom 1991) zu beachten, die sich auf diese Vorschrift beziehen.

(2) Anstelle der in § 2 Nr. 1 bis 3 genannten Vorschriften dürfen die von der International Maritime Organization (IMO) bekanntgemachten entsprechenden Codes angewendet werden. *)

(3) Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, dürfen im Verkehr zwischen Drittstaaten Abfälle im Sinne des § 2 Nr. 4 nur befördern, wenn vor der Übernahme der Ladung eine schriftliche Erklärung der Behörde des Bestimmungslandes, daß die gefährlichen Abfälle abgenommen, und eine schriftliche Erklärung der Behörde des Versandlandes, daß die gefährlichen Abfälle im Falle der Abnahmeverweigerung zurückgenommen werden, vorliegen.

*) Diese sind zu beziehen bei International Maritime Organization (IMO)
4, Albert Embankment
London SE1 7 SR

(4) Abweichend von Absatz 1 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 ein gehalten und die Bestimmungen des Kapitels VII der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erfüllt sind. Die nach Landesrecht zuständige Behörde ist mindestens 24 Stunden vor der Verladung zu unterrichten. Diese kann den Nachweis einer dem IMDG-Code deutsch vergleichbaren Sicherheit verlangen.

(5) Gefährliche Güter der Klasse 1, Verträglichkeitsgruppe A, K oder L des IMDG-Code deutsch dürfen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern weiter befördert werden sollen, nur mit vorheriger Genehmigung der in § 17 Abs. 1 genannten Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden oder der in § 19 Nr. 2 genannten Behörden gelöscht werden.

(6) Im Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. April 1987 (BGBl. I S. 1266), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. April 1991 (BGBl. I S. 880) ist es verboten, aus Gastankschiffen Ladungsdämpfe zur Druck- und Temperaturregelung abzublasen.

§ 4

Sicherheitspflichten

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.

§ 5

Verpackungen, Beförderungseinheiten

(1) Hersteller und Vertreiber gefährlicher Güter dürfen für die Beförderung nur die nach Maßgabe der Abschnitte 10, 13, 17, 18, 25 und 26 der Allgemeinen Einleitung, der Klassen 1 bis 9 sowie des Anhangs I des IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter vorgeschriebenen oder zulässigen und einer zugelassenen Bauart entsprechenden Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten verwenden. Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten müssen ferner so beschaffen sein, daß sie die zu erwartenden Transportbeanspruchungen überstehen.

(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 dürfen Verpackungen, IBC und Beförderungseinheiten, die den Regeln des Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR-Übereinkommen) (BGBl. 1969 II S. 1489)) oder der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID-Regeln) - Anlage I zu Anhang B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF-Übereinkommen) (BGBl. 1985 II S. 666) - in der jeweils geltenden Fassung entsprechen, verwendet werden, wenn sie nach den Einleitungen oder den Stoffseiten der einzelnen Klassen des IMDG-Code deutsch für das betreffende Gut zugelassen sind.

(3) Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten dürfen nur verwendet werden, wenn sie das ihnen erteilte Zulassungskennzeichen tragen.

(4) Absatz 2 gilt für Verpackungen, die nachweislich Unterabschnitt 10.3 des IMDG-Code deutsch entsprechen, sinngemäß. Absatz 3 gilt in diesen Fällen nicht.

(5) Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten sind nach Maßgabe der Stau- und Trennvorschriften in den Abschnitten 12 bis 15, 17 bis 19, 23, 25 und 26 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch auf Seeschiffen zu stauen und zu sichern. Satz 1 gilt für Verpackungen und Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten entsprechend.

§ 6

Zusammenpacken

(1) Verschiedene gefährliche Güter einer oder mehrerer Klassen in Innenverpackungen dürfen nur miteinander oder mit nicht gefährlichen Gütern in Versandstücken zusammengepackt werden, wenn sie miteinander verträglich sind und im Abschnitt 15 der Allgemeinen Einleitung oder auf den Stoffseiten des IMDG-Code deutsch keine Trennung vorgeschrieben ist.

(2) Beim Zusammenpacken dürfen nur Außenverpackungen verwendet werden, die den Anforderungen entsprechen, die für das zusammengepackte gefährlichste Gut in den Klassen 1 bis 9 des IMDG-Code deutsch festgelegt sind.

§ 7

Kennzeichnen, Beschriften und Plakatieren

(1) Verpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern sind nach Maßgabe der Abschnitte 7 und 8 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch zu kennzeichnen, zu plakatieren sowie zu beschriften.

(2) Verpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) und Beförderungseinheiten dürfen zusätzlich gekennzeichnet und beschriftet werden, sofern dies dem IMDG-Code deutsch nicht widerspricht.

§ 8

Beförderungspapiere

(1) Wer gefährliche Güter herstellt oder vertreibt, hat demjenigen, der den Verladeschein auszufüllen hat, eine "Verantwortliche Erklärung" zu übergeben oder durch Datenverarbeitungssysteme zu übermitteln. In der "Verantwortlichen Erklärung" sind die in Abschnitt 9 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch geforderten Angaben zu machen. Zusätzlich ist anzugeben:

- a) die zutreffende Verpackungsgruppe,
- b) die EmS-Nr.,
- c) die MFAG-Tafel-Nr.

Ferner ist in der "Verantwortlichen Erklärung" zu bestätigen, daß

1. die Klassifizierung, die Verpackung, die Bezeichnung mit dem richtigen technischen Namen und die Kennzeichnung dem IMDG-Code deutsch entsprechen und daß die Güter sich in einem für die Beförderung geeigneten Zustand befinden,
2. die Vorschriften über das Zusammenpacken in § 6 beachtet worden sind, sofern die Güter mit anderen in einem Versandstück zusammengepackt sind,
3. - in den Fällen des § 3 Abs. 3 - eine schriftliche Erklärung der Behörde des Bestimmungslandes, daß die Abfälle abgenommen, und eine schriftliche Erklärung der Behörde des Versandlandes, daß die Abfälle im Falle der Abnahmeverweigerung zurückgenommen werden, vorliegen, sofern Abfälle zwischen Drittstaaten befördert werden,
4. - in den Fällen des § 5 Abs. 4 - die Verpackung die Forderungen in Unterabschnitt 10.3 des IMDG-Code deutsch erfüllt.

(2) Gefährliche Güter, die mit einem Seeschiff befördert werden sollen, müssen mit einem besonderen Verladeschein angeliefert werden. Der Aussteller des Verladescheins hat die Angaben aus der "Verantwortlichen Erklärung" oder aus dem Datenverarbeitungssystem richtig und vollständig in den Verladeschein zu übernehmen. Im Verladeschein sind der Firmenname und Sitz sowie der Name desjenigen, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Aussteller des Verladescheins wahrnimmt, anzugeben. Der Verladeschein darf für jede Sendung auch durch Datenverarbeitungssysteme an den Schiffsführer übermittelt werden, sofern an Bord des Seeschiffes eine Auswertung gewährleistet ist.

(3) Der Verladeschein muß durch rote, durchbrochene Seitenstreifen gekennzeichnet werden. Dies gilt nicht, wenn die Übermittlung durch Datenverarbeitungssysteme erfolgt ist. In diesem Fall muß auf die Beförderung gefährlicher Güter besonders hingewiesen werden.

(4) Verschiedene Güter einer oder mehrerer Klassen dürfen mit den vorgeschriebenen Angaben in einem Verladeschein zusammen aufgeführt oder mit den vorgeschriebenen Angaben über Datenverarbeitungssysteme zusammen übermittelt werden, wenn für diese Güter nach Abschnitt 15 der Allgemeinen Einleitung oder auf den Stoffseiten im IMDG-Code deutsch das Stauen in einem Laderaum oder einer Beförderungseinheit zugelassen ist.

(5) Werden verpackte gefährliche Güter in Beförderungseinheiten gepackt und geladen, ist von den für das Packen oder Laden Verantwortlichen die in den Abschnitten 12 und 17 der Allgemeinen Einleitung im IMDG-Code deutsch geforderte Bescheinigung auszustellen oder ihr Inhalt ist in den Verladeschein aufzunehmen.

(6) Der Aussteller des Verladescheins hat alle weiteren für die Beförderung vorgeschriebenen Unterlagen in dem Verladeschein zu vermerken oder sie diesem beizufügen. Ist der Verladeschein mit Datenverarbeitungssystemen übermittelt worden, müssen die Unterlagen nach Satz 1 dem Schiffsführer übergeben werden.

§ 9

Unfall- und Erste-Hilfe-Maßnahmen

Für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich bei der Beförderung gefährlicher Güter auf Seeschiffen ereignen können, sind die Regelungen über

1. Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern - Gruppenunfallmerkblätter - (EmS) und
2. medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen für Unfälle mit gefährlichen Gütern (MFAG),

im IMDG-Code deutsch zu beachten.

§ 10

Anmeldung und Übernahme der Ladung

(1) Die Verladung gefährlicher Güter ist dem Beförderer so rechtzeitig anzukündigen, daß die Maßnahmen für die vorschriftsmäßige Verladung getroffen werden können. Die Anmeldung muß die in § 8 Abs. 1 geforderten Angaben und - soweit zutreffend - die für den Verladeschein darüber hinausgehend geforderten Angaben enthalten.

(2) Bevor gefährliche Güter auf einem Seeschiff verladen werden, müssen der Verladeschein und alle weiteren Unterlagen nach § 8 dem Schiffsführer oder einem Beauftragten vorliegen. Werden der Verladeschein und die erforderlichen Unterlagen vor der Verladung einem Beauftragten ausgehändigt, so hat dieser dafür zu sorgen, daß der Schiffsführer entsprechend den in § 8 Abs. 1 geforderten Angaben über die zu ladenden gefährlichen Güter rechtzeitig vor der Verladung schriftlich oder durch Datenverarbeitungssystem unterrichtet wird. Der Verladeschein oder Datenträger sowie die vorgeschriebenen weiteren Unterlagen müssen dem Schiffsführer vor Verlassen des Hafens übergeben werden.

(3) Gefährliche Güter dürfen ohne eine schriftliche Anweisung des Schiffsführers oder des Beauftragten auf einem Seeschiff nicht gestaut werden. Der für das Laden Verantwortliche muß die Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Code deutsch einhalten. Er muß ferner die Ladung unter Beachtung der vom Bundesminister für Verkehr im Bundesanzeiger vom 12. Januar 1991 - Beilage Nr. 8a - bekanntgegebenen Richtlinie für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen sichern. Der Schiffsführer darf mit einem Seeschiff nur auslaufen, wenn die Ladungsstauung und -sicherung abgeschlossen ist.

(4) Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Beförderungseinheiten und Ladungseinheiten (Unit Loads) mit gefährlichen Gütern, die sich in einem Zustand befinden, der eine sichere Beförderung nicht zuläßt, dürfen nicht auf Seeschiffe verladen werden.

III. Sicherheitsmaßnahmen auf Seeschiffen

§ 11

Mitführen von Unterlagen auf Seeschiffen

(1) Der Schiffsführer eines Seeschiffes, das gefährliche Güter befördert, hat einen Abdruck dieser Verordnung und die in § 9 genannten Regelung über medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen für Unfälle mit gefährlichen Gütern (MFAG) mitzuführen. Zusätzlich müssen mitgeführt werden

1. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form

a) der IMDG-Code deutsch und die in § 9 genannten Regelungen über Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern - Gruppenunfallmerkblätter (EmS) -;

b) - in den Fällen des § 3 Abs. 3 - die von den Behörden des Bestimmungs- und des Versandlandes ausgestellten Erklärungen über die Abnahme der Abfälle und die Rücknahme der Abfälle für den Fall der Abnahmeverweigerung, wenn Abfälle befördert werden;

2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut

a) die in § 2 Nr. 2 genannte Richtlinie für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen und

b) - in den Fällen des § 3 Abs. 3 - die in Nummer 1 Buchstabe b genannten Unterlagen;

3. bei der Beförderung flüssiger Chemikalien und verflüssigter Gase als Massengut,

a) die in § 2 Nr. 3 genannten Anlagen zu Teil B und C des Kapitels VII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und

b) in den Fällen des § 3 Abs. 3 - die in Nummer 1 Buchstabe b genannten Unterlagen.

Der Reeder hat dafür zu sorgen, daß die in Satz 2 und 3 genannten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden. Sätze 1 bis 3 gelten nur für Seeschiffe, die die Bundesflagge führen.

(2) Anstelle der in Absatz 1 Satz 1 genannten MFAG sowie der in Satz 2 Nummern 1 Buchstabe a), 2 Buchstabe a) und 3 genannten Vorschriften dürfen auf Seeschiffen die von der International Maritime Organization (IMO) bekanntgemachten entsprechenden Regelungen mitgeführt werden.

(3) Der Schiffsführer hat den Verladeschein und alle nach § 8 vorgeschriebenen Unterlagen bis zur Beendigung der Reise auf Seeschiffen mitzuführen. Werden Datenverarbeitungssysteme verwendet, sind die darauf gespeicherten Informationen bis zum Ende der Reise vorzuhalten. Die Unterlagen nach Satz 1 sowie die gespeicherten Informationen müssen auch nach Ende der Reise auf dem Seeschiff aufbewahrt werden, wenn Schäden gemäß § 17 gemeldet worden sind.

(4) Der Schiffsführer hat die nach den Absätzen 1 bis 3 erforderlichen Unterlagen oder den Ausdruck aus den Datenverarbeitungssystemen zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

§ 12

Unterrichtung und Ausrüstung

(1) Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß Besatzung und Fahrgäste darüber unterrichtet werden, daß sich gefährliche Güter an Bord befinden, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten insbesondere bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist.

(2) Werden an Bord nicht zur Besatzung gehörende Personen beschäftigt, hat der Schiffsführer dafür zu sorgen, daß die für ihren Einsatz Verantwortlichen darüber unterrichtet werden, daß sich gefährliche Güter an Bord befinden oder umgeschlagen werden. Hierbei ist der Stauplatz anzugeben.

(3) Werden gefährliche Güter auf Seeschiffen befördert, für die nach den in § 9 genannten Regelungen besondere Ausrüstungsgegenstände oder sonstige Ausrüstungen, z. B. Atemschutzgeräte, Arzneimittel, vorgeschrieben oder empfohlen sind, muß der Reeder das Schiff entsprechend ausrüsten. Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß diese Ausrüstung sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet.

§ 13

Kontrolle der Ladung

Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß die Ladung während der Beförderung regelmäßig kontrolliert wird. Art und Umfang der Kontrolle sind den Umständen des Einzelfalles anzupassen und in das Schiffstagebuch einzutragen.

§ 14

Verbot des Rauchens und der Verwendung
von Feuer und offenem Licht

(1) Auf allen Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, ist im Umschlags- und Staubereich solcher Güter das Rauchen und die Verwendung von Feuer und offenem Licht verboten.

(2) Der Schiffsführer hat den in Absatz 1 genannten Bereich festzulegen und für die Befolgung des Verbotes zu sorgen.

§ 15

Elektrische Anlagen in Laderäumen

(1) Für Seeschiffe, die dem Kapitel II-2, Regel 54 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See nicht unterliegen, gelten die folgenden Bestimmungen:

1. Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff, entzündbare Gase oder entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 23 °C des IMDG-Code deutsch dürfen nur dann unter Deck verladen oder von dort gelöscht werden, wenn alle in den Laderäumen installierten elektrischen Anlagen vor dem Umschlag der gefährlichen Güter von der Spannungsquelle völlig abgetrennt worden sind. Der Schiffsführer hat sicherzustellen, daß diese Maßnahme während der Be- und Entladung dieser Güter wirksam bleibt. Sofern dies nicht möglich ist, müssen die betreffenden Anlagen in einer Explosionsschutzart ausgeführt sein, die für die Verwendung in gefährlicher Umgebung geeignet ist. Kabeldurchführungen in Decks und

Schotten müssen gegen den Durchgang von Gas und Dämpfen abgedichtet sein. Fest installierte elektrische Anlagen und Verkabelungen müssen in den betreffenden Laderäumen so ausgeführt sein, daß sie während des Umschlages nicht beschädigt werden können.

2. Der Betriebszustand der in den Laderäumen fest installierten elektrischen Anlagen muß entweder aus der Schalterstellung oder durch Kontrollampen eindeutig erkennbar sein. Schalter und Kontrollampen sind außerhalb der Laderäume anzuordnen.
3. Tragbare elektrische Leuchten dürfen nur verwendet werden, wenn sie eine eigene Stromquelle haben und explosionsgeschützt ausgeführt sind. Diese Leuchten sind in gutem Zustand und stets betriebsbereit zu halten.

(2) Die Betriebssicherheit muß bei Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, von der See-Berufsgenossenschaft, bei Seeschiffen unter fremder Flagge durch die jeweilige nationale Schiffssicherheitsbehörden anerkannt sein.

IV. Besondere Vorschriften

§ 16

Örtliche Sicherheitsvorschriften

Die jeweiligen örtlichen Sicherheitsvorschriften für Häfen und sonstige Liegeplätze über das Einbringen und Umschlagen gefährlicher Güter bleiben unberührt.

§ 17

Schäden und Meldepflichten

(1) Bei Schäden und Unfällen mit gefährlichen Gütern sind nach Maßgabe der örtlichen Sicherheitsvorschriften in den Häfen die nach Landesrecht zuständigen Behörden, in Bundeshäfen und auf Seeschiffahrtstraßen die in der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. April 1987 (BGBl. I S. 1266) und der Verordnung zur Einführung der Schiffahrtsordnung Emsmündung vom 28. Januar 1987 (BGBl. II S. 141) festgelegten Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden unverzüglich zu unterrichten.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden unterrichten den Bundesminister für Verkehr einmal jährlich über die ihnen nach Absatz 1 gemeldeten Schäden und Unfälle.

§ 18

Ausnahmen

(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich, die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen in bundeseigenen Häfen auf Antrag für Einzelfälle Ausnahmen von dieser Verordnung zulassen, wenn die Sicherheit während der Beförderung gewährleistet ist.

(2) Werden Ausnahmen nach Absatz 1' 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.

§ 19

Zuständigkeiten

Für die Durchführung dieser Verordnung sind zuständig:

1. der Bundesminister für Verkehr in allen Fällen, in denen in den in § 2 Nr. 1 bis 3 genannten Vorschriften zuständigen Behörden Aufgaben übertragen worden sind und nachfolgend keine ausdrückliche abweichende Zuständigkeitsregelung getroffen ist sowie für Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Fährschiffen in von ihm örtlich begrenzten Seegebieten;
2. die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Inkraftsetzung der örtlichen Sicherheitsvorschriften in den Häfen gemäß § 16, für die Erteilung von Ausnahmen nach § 18 sowie für die Festlegung von Stau- und Trennvorschriften für gefährliche Güter in allen Fällen, in denen im IMDG-Code deutsch dies einer zuständigen Behörde übertragen ist und keine Bestimmung erfolgt ist;
3. die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, Berlin, für die Zulassung der Baumuster von Verpackungen, IBC und ortsbeweglichen Tanks sowie in allen Fällen, in denen einer zuständigen Behörde für Verpackungen, IBC und ortsbewegliche Tanks Aufgaben übertragen worden sind und keine Bestimmung erfolgt ist nach Maßgabe des IMDG-Code deutsch sowie in allen Fällen, in denen im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klassen 1 - ausgenommen Güter die militärisch genutzt werden -, 2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 7 - in Bezug auf Prüfung und Zulassung radioaktiver Stoffe, die Prüfung zulassungspflichtiger Versandstücke und die Qualitätssicherung und -überwachung von Versandstücken - und 9 sowie nach EmS eine zuständige Behörde tätig werden muß;

4. die Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klasse 3 eine zuständige Behörde tätig werden muß;
5. das Bundesamt für Strahlenschutz, Salzgitter, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klasse 7 - mit Ausnahme der in Nr. 3 genannten Fälle - eine zuständige Behörde tätig werden muß;
6. das Bundesinstitut für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, Swisttal, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klasse 1 die für die militärische Verwendung vorgesehen sind, eine zuständige Behörde tätig werden muß;
7. das Bundesgesundheitsamt, Berlin, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klassen 6.1, 6.2 und 8 und nach MFAG eine zuständige Behörde tätig werden muß;
8. die See-Berufsgenossenschaft, Hamburg, soweit ihr in den in § 2 Nr. 2 und 3 genannten Vorschriften Aufgaben übertragen worden sind, für Eignungsbescheinigungen nach den in § 3 Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften und in den in § 15 bestimmten Fällen.

V. Ordnungswidrigkeiten, Schlußvorschriften

§ 20

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter entgegen
 - a) § 3 Abs. 1 Satz 1 gefährliche Güter zur Beförderung übergibt,
 - b) § 5 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 3 für gefährliche Güter Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten verwendet,
 - c) § 5 Abs. 4 Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten oder Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten staut oder nicht oder nicht richtig sichert,
 - d) § 6 Abs. 1 gefährliche Güter zusammenpackt,
 - e) § 6 Abs. 2 Außenverpackungen verwendet,
 - f) § 7 Abs. 1 Verpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise kennzeichnet, plakatiert oder beschriftet,
 - g) § 8 Abs. 1 die "Verantwortliche Erklärung" nicht übergibt oder übermittelt oder in der Erklärung nicht richtige oder nicht vollständige Angaben macht,
2. als Aussteller des Verladescheins entgegen
 - a) § 8 Abs. 2 Satz 2 die Angaben in den Verladeschein nicht, nicht richtig oder nicht vollständig übernimmt,
 - b) § 8 Abs. 4 andere als die dort genannten Güter zusammen aufführt,
 - c) § 8 Abs. 6 Satz 1 dem Verladeschein die dort vermerkten Unterlagen nicht oder nicht vollständig beifügt,

3. als für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortlicher entgegen
 - a) § 5 Abs. 3 Beförderungseinheiten verwendet,
 - b) § 5 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1 Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten staut oder nicht oder nicht richtig sichert,
 - c) § 7 Abs. 1 Beförderungseinheiten nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise kennzeichnet, plakatiert oder beschriftet,
 - d) § 8 Abs. 5 die Bescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig ausstellt oder ihren Inhalt nicht, nicht richtig oder nicht vollständig in den Verladeschein aufnimmt,
4. als für den Umschlag Verantwortlicher entgegen
 - a) § 10 Abs. 3 Satz 1 gefährliche Güter auf einem Seeschiff staut,
 - b) § 17 Abs. 1 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
5. als für das Laden Verantwortlicher entgegen
 - a) § 10 Abs. 3 Satz 2 die Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Code deutsch nicht einhält,
 - b) § 10 Abs. 3 Satz 3 die Ladung nicht oder nicht richtig sichert,

- c) § 10 Abs. 4 Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Beförderungseinheiten oder Ladungseinheiten (Unit Loads) verladen läßt,
 - d) § 17 Abs. 1 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
6. als Reeder entgegen
- a) § 3 Abs. 1 Satz 1 gefährliche Güter befördert,
 - b) § 11 Abs. 1 Satz 3 nicht dafür sorgt, daß die vorgeschriebenen Unterlagen mitgeführt werden,
 - c) § 12 Abs. 3 Satz 1 ein Seeschiff nicht oder nicht vollständig ausrüstet,
7. als Beauftragter entgegen
- a) § 10 Abs. 2 Satz 2 nicht dafür sorgt, daß der Schiffsführer rechtzeitig unterrichtet wird,
 - b) § 10 Abs. 2 Satz 3 den Verladeschein, den Datenträger oder vorgeschriebene Unterlagen dem Schiffsführer nicht übergibt,
8. als Schiffsführer entgegen
- a) § 3 Abs. 1 Satz 1 gefährliche Güter befördert,
 - b) § 10 Abs. 3 Satz 4 mit einem Seeschiff ausläuft,
 - c) § 11 Abs. 1 Satz 1 oder 2 oder Abs. 3 Satz 1 die vorgeschriebenen Unterlagen nicht mitführt,

- d) § 11 Abs. 3 Satz 2 die gespeicherten Informationen nicht vorhält,
 - e) § 11 Abs. 3 Satz 3 die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nicht aufbewahrt,
 - f) § 11 Abs. 4 die Unterlagen oder den Ausdruck aus dem Datenverarbeitungssystem zur Prüfung nicht vorlegt,
 - g) § 12 Abs. 1 oder 2 nicht dafür sorgt, daß die dort genannten Personen unterrichtet werden,
 - h) § 12 Abs. 3 Satz 2 nicht dafür sorgt, daß die Ausrüstung sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet,
 - i) § 13 Satz 1 nicht dafür sorgt, daß die Ladung regelmäßig kontrolliert wird,
 - j) § 14 Abs. 2 den in § 14 Abs. 1 genannten Bereich nicht festlegt,
 - k) § 17 Abs. 1 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet oder
9. entgegen § 14 Abs. 1 Feuer oder offenes Licht verwendet.

(2) Die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird im Bereich der Hohen See, der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Häfen den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen übertragen.

§ 21

Übergangsvorschriften

Die nach der früher geltenden Fassung des IMDG-Code deutsch unter "zusätzlich gilt" zulässigen Verpackungen dürfen für die gleichen gefährlichen Güter längstens bis zum 30. Juni 1996 weiterverwendet werden, wenn sie einer zugelassenen Bauart entsprechen und das ihnen erteilte Zulassungskennzeichen tragen.

§ 22

Änderung der Gefahrgutverordnung Straße

Die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2453) wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 3 Nr. 11 wird wie folgt gefaßt:

"11. die Genehmigung bestimmter explosiver Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff nach Anlage A Randnummer 2101 Abs. 9 und die Festlegung der Verpackung nach Randnummer 2103 Abs. 5 Methoden E 102, E 103, E 138 und E 146 die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, für den militärischen Bereich das Bundesinstitut für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT)."

2. Randnummer 3101 Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:

"(5) Die Klassifizierung und die Zuordnung nach den Absätzen 2 und 3 ist vor der Beförderung jedes explosiven Stoffes und jedes Gegenstandes mit Explosivstoff von der

Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, für den militärischen Bereich vom Bundesinstitut für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT) vorzunehmen. Für den Seeverkehr erfolgte Klassifizierungen nach Nr. 1.8 der Einleitung der Klasse 1 des IMDG-Code deutsch gelten auch für Beförderungen nach dieser Verordnung."

§ 23

Änderung der Gefahrgutverordnung Eisenbahn

Die Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1560), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. Juni 1990 (BGBl. I S. 1001), wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 3 Nr. 5 wird wie folgt gefaßt:

"5. die Genehmigung explosiver Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff nach der Anlage Randnummer 102 Abs. 9, und die Festlegung der Verpackung nach Randnummer 103 Abs. 5 Methoden E 102, E 103, E 138 und E 146 die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, für den militärischen Bereich das Bundesinstitut für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT)."

2. Randnummer 1101 Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:

"(5) Die Klassifizierung und die Zuordnung nach den Absätzen 2 und 3 ist vor der Beförderung jedes explosiven Stoffes und jedes Gegenstandes mit Explosivstoff von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, für den

militärischen Bereich vom Bundesinstitut für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT) vorzunehmen. Für den Seeverkehr erfolgte Klassifizierungen nach Nr. 1.8 der Einleitung der Klasse 1 des IMDG-Code deutsch gelten auch für Beförderungen nach dieser Verordnung."

§ 24

Inkrafttreten, Außerkrafttreten von Vorschriften

(1) Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) Die Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1986 (BGBl. I S. 961), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1278), tritt am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

1. Die Neufassung der Gefahrgutverordnung See wird erforderlich, um den seit 1986 gewonnenen neuen Erkenntnissen bei der Abwicklung von Transporten gefährlicher Güter mit Seeschiffen - insbesondere auch nach Unfällen - Rechnung tragen zu können. Ein wesentlicher Punkt ist hierbei die Zulässigkeit der Verwendung von Datenverarbeitungssystemen in der Transportkette für gefährliche Güter auf Seeschiffen.

Die Verordnung enthält neben den allgemeinen nur solche Vorschriften, die zur Inkraftsetzung der weltweiten internationalen Vorschriften - hier insbesondere des International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG-Code - unbedingt erforderlich sind.

2. Der IMDG-Code ist aufgrund eines Beschlusses des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ab 1. Januar 1991 in einer neuen Fassung für den Seeschiffstransport gefährlicher Güter anzuwenden. Der IMDG-Code ist in seinem Aufbau und Inhalt weiterentwickelt worden. Er

berücksichtigt vor allem neue Erkenntnisse des Umweltschutzes, insbesondere der Reinhaltung der Meere. Dieser Beschluß des Schiffssicherheitsausschusses der IMO wird in der Bundesrepublik Deutschland durch die neu gefaßte Gefahrgutverordnung See umgesetzt. Die genannte Verordnung verweist auf den im Bundesanzeiger bekanntgegebenen IMDG-Code (starre Verweisung). In vielen Fällen wurde darauf verzichtet, in die GGVSee wie früher spezifische Regelungen aufzunehmen, wenn auf entsprechende internationale Regelungen im IMDG-Code verwiesen werden konnte. Besonders entlastend wirkt sich dies für den Abschnitt II "Voraussetzungen für die Verladung gefährlicher Güter" (§§ 5, 6, 7 und 8) aus.

3. Die mit der Gefahrgutverordnung See eingeführten neuen Sicherheitsstandards, insbesondere durch die in Bezug genommenen internationalen Codes der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) können im Einzelfall bei den Betroffenen zu höheren Kostenbelastungen führen und tendenziell preissteigernd wirken, ohne das sich die Preisanhebungen im vorhinein quantifizieren lassen. Dies ist aber im Interesse der Erhöhung der Sicherheit und unter besonderer Berücksichtigung des Schutzes der Allgemeinheit vor Gefahren, die mit dem Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen verbunden sind, hinzunehmen. Evtl. Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, daß sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, daraus nicht ergeben. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte bei Bund, Länder und Gemeinden sind nicht erkennbar.

4. Die Verordnung gilt auch für die 5 neuen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Über den Einigungsvertrag hinausgehende Übergangsregelungen sind nicht erforderlich.

II. Zu den Einzelvorschriften

§ 1 - Anwendungsbereich -

Nach Absatz 1 erfaßt die Verordnung die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen. Seeschiffe sind die in § 1 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes bestimmten Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe. Die Verordnung gilt grundsätzlich für Seeschiffe unabhängig von ihrer Nationalitäten-Flagge. Gewisse Einschränkungen enthält allerdings Absatz 3 für Seeschiffe, die nicht die Bundesflagge führen.

Absatz 2 legt fest, daß Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, unabhängig vom Ort ihres Aufenthaltes, also auch in einem Hafen außerhalb des Hoheitsbereiches der Bundesrepublik Deutschland, den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See unterliegen. Zur Aufrechterhaltung des notwendigen internationalen Handelsaustausches ist es jedoch erforderlich, für solche Seeschiffe zuzulassen, daß sie von den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See abweichen dürfen, wenn maßgebendes Recht in einem ausländischen Ladehafen andere Regelungen vorschreibt oder zuläßt. Um für deutsche Seehäfen - insbesondere unter den Gesichtspunkten des Umweltschutzes - bei dieser Vorgehensweise negative Auswirkungen zu vermeiden, ist ausdrücklich den zuständigen Behörden nach der Gefahrgutver-

ordnung See - dies sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bzw. die nach Landesrecht zuständigen Behörden - die Möglichkeit eingeräumt, einen Nachweis verlangen zu können, um die Abweichungen für die zuständigen Behörden erkennbar zu machen.

Absatz 3 regelt, welchen Bestimmungen der Gefahrgutverordnung See Seeschiffe unterliegen, die nicht die Bundesflagge führen. Die Bestimmungen unterscheiden zwischen solchen Seeschiffen, die einen Ort der Bundesrepublik zum Löschen oder Aufenthalt anlaufen, die den Geltungsbereich der Bundesrepublik z. B. auf dem Nord/Ostsee-Kanal durchfahren und die in deutschen Seehäfen gefährliche Güter laden. Für das Löschen in deutschen Häfen bzw. für einen Aufenthalt ohne Löschen von Ladung bzw. für das Durchfahren des Geltungsbereichs wird als Mindeststandard auf das Kapitel VII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See verwiesen. Hierin sind allgemeine Sicherheitsanforderungen für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen gestellt, deren Beachtung zur Erzielung des heute erforderlichen Sicherheitsstandards unabdingbar ist. Darüber hinaus ist in diesen Fällen notwendig, alle auf das Seeschiff bezogenen Sicherheitsmaßnahmen des Abschnitts III der Gefahrgutverordnung See zur Anwendung zu bringen. Diese Forderung geht auf Erkenntnisse nach Unfällen der letzten Zeit, hier insbesondere auf den Ladungsschaden der MS Oostzee, zurück. Besonders ist zu erwähnen, daß Schiffe unter fremder Flagge den gleichen Meldepflichten bei Schadensfällen mit gefährlichen Gütern unterliegen, wie Seeschiffe, die die Bundesflagge führen. Laden Seeschiffe in deutschen Häfen gefährliche Güter, ist es erforder-

lich, sie voll den Bestimmungen der Gefahrgutverordnung See zu unterwerfen.

Absatz 4 regelt die Anwendung dieser Verordnung auf die Beförderung von verflüssigten Gasen oder flüssigen Chemikalien in Tankschiffen. Für den Tankschiffsverkehr hat die IMO besondere Codes erarbeitet, die hinsichtlich der Voraussetzungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern in Tankschiffen die erforderlichen und dieser besonderen Art des Verkehrs Rechnung tragenden Vorschriften enthalten. Deshalb ist es vertretbar, in diesen Fällen auf die Beachtung der Bestimmungen in den §§ 5 bis 8, die damit nur für verpackte gefährliche Güter sowie für feste gefährliche Güter bei Beförderung ohne Verpackungen gelten, zu verzichten.

Absatz 5 stellt klar, daß gefährliche Güter, die als Schiffsvorräte oder für die Schiffsausrüstung bestimmt sind, nicht den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen. Dazu zählen insbesondere Treibstoffe, die zum Antrieb des Schiffes vorgehalten werden und alle sonstigen Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sauerstoff für Schweißgeräte). Diese Bestimmungen tragen den Legaldefinitionen in § 2 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter sowohl hinsichtlich des Begriffes "Gefährliche Güter" wie auch "Beförderung" Rechnung.

Absatz 6 schließt die Anwendung der Gefahrgutverordnung See auf Fahrzeuge (Seeschiffe) der Streitkräfte für den Fall aus, daß der Transport gefährlicher Güter aus Gründen der Verteidigung erfolgt. Die Ausnahmeregelung ist umfassend und an weitere Bedingungen nicht gebunden. Die

Verantwortung für die Sicherheit dieser Transporte liegt damit bei den Streitkräften.

§ 2 - Gefährliche Güter -

§ 2 bestimmt, daß gefährliche Güter diejenigen sind, die unter die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Code fallen. Die Klasseneinteilung geht auf Empfehlungen der Vereinten Nationen für alle Verkehrsträger zurück. Damit ist sichergestellt, daß ein reibungsloser Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen (z. B. Straße, Schiene, Binnenschiff auf das Seeschiff und umgekehrt) ohne Umklassifizierung erfolgen kann.

Ein besonders hier zu regelnder Fall ist die Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut - ohne Verpackung in Seeschiffen -, wo sich aufgrund der physikalischen Eigenschaften der Güter besondere Gefahrenumstände für das Schiff ergeben können. Hier wird ebenfalls auf eine von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation erarbeitete internationale Regelung verwiesen.

Flüssige Chemikalien und verflüssigte Gase, die als Massengut in Tankschiffen befördert werden, sind über die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Code hinausgehend besonderen Bedingungen nach den Anlagen zu Kapitel VII des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See unterstellt. Damit werden auch beim Tankschiffstransport nicht in die Klassen 1 bis 9 einzuordnende Güter als gefährlich angesehen.

Die Beförderung von gefährlichen Abfällen hat sich in den letzten Jahren als besonders problematisch herausgestellt

und zwar insbesondere dann, wenn Transporte zwischen Drittstaaten auf Seeschiffen mit der Bundesflagge stattfanden. Auf die vom Bundesminister für Verkehr am 17. Januar 1991 erlassene Verordnung über Sofortmaßnahmen über die Beförderung gefährlicher Abfälle mit Seeschiffen im Verkehr zwischen Drittstaaten wird verwiesen. Diese wird am 31. Juli 1991 außer Kraft treten. Mit § 2 Nr. 4 erfolgt die notwendige Anschlußregelung in der Gefahrgutverordnung See. Für radioaktive Abfälle sind spezifische Regelungen in der Klasse 7 des IMDG-Code deutsch vorhanden.

§ 3 - Zulassung zur Beförderung -

Absatz 1 regelt den Grundsatz, daß gefährliche Güter zur Beförderung auf Seeschiffen nur übergeben und befördert werden dürfen, wenn die Vorschriften des § 2 eingehalten sind. Diese Bestimmung gilt nur, soweit in deutschen Seehäfen gefährliche Güter zur Beförderung auf Seeschiffen übergeben werden. Satz 2 stellt klar, daß zusätzlich zu den in § 2 genannten Vorschriften auch die Regelungen zu beachten sind, die vom Bundesminister für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemacht worden sind. Es handelt sich um Richtlinien nichttechnischer und technischer Art, mit denen unbestimmte Rechtsbegriffe ausgefüllt werden. Besondere Bedeutung hat dies im Bereich der technischen Vorschriften, z. B. für Tanks. Für die von der Verordnung Betroffenen wird dadurch klargestellt, daß auch derartige Bestimmungen bei der Beförderung auf Seeschiffen zu beachten sind. Für Offshore-Versorger, die gefährliche Güter befördern, sind darüber hinaus Vorschriften zu beachten, die die IMO mit Resolution 873 (16) den Mitglied-

staaten zur Überführung in nationales Rechts empfohlen hat. Eine Bußgeldbewehrung ist in diesen Fällen nicht vorgesehen.

Absatz 2 läßt zu, daß anstelle der § 2 Nr. 1 bis 3 genannten Vorschriften, das sind der IMDG-Code, der Schüttgut-Code sowie die Gas- und Chemikalien-Tanker-Codes, jeweils in amtlicher deutscher Übersetzung, auch die entsprechenden englischen oder in einer anderen amtlichen Sprache der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vorliegenden vergleichbaren Regelungen angewendet werden können. Es ist besonders darauf hinzuweisen, daß in diesen Fällen Satz 2 aus Abs. 1 unberührt bleibt.

Absatz 3 regelt die Besonderheiten für den Verkehr gefährlicher Abfälle zwischen Drittstaaten hinsichtlich des Vorhaltens besonderer Erklärungen über die Annahme bzw. bei Annahmeverweigerung über die Rücknahme der gefährlichen Abfälle. Als praktisches Beispiel ist hier auf die Irrfahrten der Schiffe Karin B und Deep Sea Carrier in den Jahren 1987/1988 hinzuweisen, die ausschlaggebend für den Erlaß entsprechender Vorschriften im Rahmen der bereits genannten SofortmaßnahmenVO waren.

Absatz 4 regelt eine Besonderheit für deutsche Seehäfen für den Fall, daß gefährliche Güter von einem Seeschiff auf ein anderes Seeschiff umgeschlagen und dann weiter befördert werden. Wenn z. B. ein Seeschiff nach dem für einen ausländischen Ladehafen geltenden Recht gefährliche Güter geladen hat, welches nicht der Gefahrgutverordnung See übereinstimmt, wird ausdrücklich zugestanden, daß auch abweichend von Absatz 1 die Verladung erfolgen kann. Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, in diesem Fall die

nach Landesrecht zuständigen Behörden ausdrücklich zu berechtigen, einen Nachweis über eine dem IMDG-Code deutsch vergleichbare Sicherheit fordern zu können.

Absatz 5 regelt eine vorherige Anmeldung für das Löschen bestimmter Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Klasse 1, die einen besonderen Gefährungsgrad haben und deren Beförderung mit der Eisenbahn und auf der Straße ausdrücklich verboten ist. Dadurch soll u. a. erreicht werden, daß zunächst die Erteilung der notwendigen Ausnahmen betrieben wird. Unnötige Lagerzeiten in den Häfen werden somit vermieden. Ferner sollen, wenn sich eine Zwischenlagerung nicht vermeiden läßt, z. B. Plätze in unbewohnten Gebieten ausgewählt werden, bei denen selbst bei einem Unfall Anwohner nicht gefährdet werden können.

Absatz 6 enthält zur Vermeidung schädlicher Immissionen ein Verbot für das Abblasen von Ladungsdämpfen auf Seeschiffahrtsstraßen.

§ 4 - Sicherheitspflichten -

Die allgemeine Sicherheitsverpflichtung entspricht vergleichbaren Anforderungen in den Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter mit Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen sowie mit Binnenschiffen. Auch in der Gefahrgutverordnung See wird die allgemeine Sicherheitsverpflichtung nicht unter Bußgeldandrohung gestellt.

§ 5 - Verpackungen, Beförderungseinheiten -

Absatz 1 legt fest, daß Hersteller und Vertreiber nur dann gefährliche Güter mit Seeschiffen befördern dürfen, wenn diese Verpackungen, Großpackmitteln oder Beförderungseinheiten - gemeint sind hier in erster Linie Tankcontainer, Frachtcontainer, Tankfahrzeuge und ggf. auch Eisenbahnkesselwagen - nach einem zugelassenen Baumuster hergestellt worden sind. Dies wird durch ein besonderes Zulassungskennzeichen für alle Transportbeteiligten sichtbar. Eine weitere Voraussetzung ist, daß die Verwendung der einzelnen Verpackungsart für das zu befördernde gefährliche Gut zulässig ist. Die Anforderungen entsprechen einem multimodalem Sicherheitslevel der Vereinten Nationen, der über verschiedene Prüfungen an Prototypen nachzuweisen ist. Darüber hinaus muß im Lichte der zu erwartenden Transportbeanspruchungen im Seeschiffsverkehr den Wetterverhältnissen besonders Rechnung getragen werden, da hierdurch weitere Belastungen auf die jeweilige Einschließung zukommen können. Mit extremen Wetterverhältnissen muß bei langen Reisedistanzen immer gerechnet werden, so daß daraus resultierende Belastungen im Seeschiffsverkehr als normale Transportbeanspruchungen anzusehen sind, die durch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen z. B. Verwendung von Paletten sowie anderen Ladungseinheiten und Frachtcontainern berücksichtigt werden können.

Absatz 2 stellt den unter Gesichtspunkten eines multimodalen Transportes erforderlichen Zugang auch für solche Verpackungen, Großpackmittel und Beförderungseinheiten (hier sind insbesondere Tankcontainer gemeint) im Seeschiffstransport sicher, die nach den internationalen

Straßen- und Eisenbahnvorschriften für den Transport gefährlicher Güter zugelassen sind. Dies ist deshalb vertretbar, weil die maßgebenden Anforderungen in diesen Vorschriften ebenfalls auf die Empfehlungen der Vereinten Nationen für den Transport gefährlicher Güter zurückgehen und derartige Verpackungen die gleiche Verpackungskennzeichnung tragen. Unter den weiteren Voraussetzungen der weitergehenden allgemeinen Anforderungen nach Absatz 1 Satz 2 sind sie damit auch geeignet, - soweit die Verpackungsart oder der Tankcontainer für das betreffende Gut nach dem IMDG-Code deutsch zulässig ist - im Seeschiffsverkehr eingesetzt werden zu können.

Absatz 3 fordert, daß Verpackungen, IBC und Beförderungseinheiten über ein besonderes Zulassungskennzeichen Auskunft darüber geben müssen, daß sie den festgelegten Anforderungen entsprechen. Ferner ist aus dieser Kennzeichnung zu ersehen, welche Behörden in welchem Land die Zulassung ausgesprochen haben und ob die Einschließungen den vorgeschriebenen wiederkehrenden Prüfungen unterzogen und somit sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden.

Absatz 4 überträgt den Unterabschnitt 10.3 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch, der ausdrücklich auch gleichwertige Verpackungen zuläßt, wenn deren Sicherheit auf andere Weise als nach Abs. 1 Satz 1 festgestellt wurde, auf den deutschen Rechtsbereich. Diese Vorschrift hat wegen der Exporte aus den neuen 5 Bundesländern sowie aus Osteuropa große wirtschaftliche Bedeutung. In den deutschen Seehäfen wird grundsätzlich ein Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen nach Nr. 10.3 der

Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch verlangt. Dieser Nachweis gilt immer als erbracht, wenn dem Beförderungspapier z. B. das Gutachten eines anerkannten Verpackungsprüfinstituts beigegeben würde.

Absatz 5 enthält den allgemeinen Grundsatz, daß Einschließungen mit gefährlichen Gütern nur unter Berücksichtigung der Stau- und Trennvorschriften im IMDG-Code deutsch auf Seeschiffen zu stauen sind. Neu ist die Anforderung, daß die Ladung auch entsprechend gesichert sein muß. Von Bedeutung ist ferner, daß die zur Erleichterung des Transportes heute üblichen größeren Einheiten, wie z. B. Container mit gefährlichen Gütern nach den gleichen Gesichtspunkten zu stauen, ggf. zu trennen und insbesondere zu sichern sind. Dies gilt entsprechend auch für Verpackungen und IBC innerhalb von Containern.

§ 6 - Zusammenpacken -

Absatz 1 stellt es grundsätzlich in die Verantwortung des Herstellers oder Vertreibers gefährlicher Güter (vgl. insofern § 20), ob verschiedene gefährliche Güter einer oder mehrerer Klassen - sofern sie in Innenverpackungen enthalten sind - miteinander in einem Versandstück, also in eine Außenverpackung, zusammengepackt werden dürfen. Allgemeine Anforderung ist die Verträglichkeit der zusammengepackten Güter. Maßstab für die Verträglichkeit ist, daß im IMDG-Code eine Trennung nur für gefährliche Güter vorgeschrieben wird, wenn es sich um nichtverträgliche Güter handelt. Dabei sind allerdings nicht nur die allgemeinen Trennbestimmungen, sondern auch die spezifischen auf den einzelnen Stoffseiten des IMDG-Code einzuhalten.

Absatz 2 regelt, daß bei einer Zusammenpackung die Außenverpackung den Anforderungen entsprechen muß, die für das gefährlichste Gut zu der sichersten Verpackung führen.

§ 7 - Kennzeichnen, Beschriften und Plakatieren -

Absatz 1 fordert unter Bindung an den IMDG-Code deutsch die Kennzeichnung der verschiedenen Einschließungsarten mit gefährlichen Gütern mit den vorgeschriebenen Gefahrzetteln (Kennzeichen), ggf. - soweit es sich um die größeren Einheiten wie z. B. Container handelt - mit Plakaten, das sind die Gefahrzettel in einer Größe von mindestens 25 cm Seitenlänge sowie die Beschriftung mit dem richtigen technischen Namen.

Absatz 2 läßt zu, daß aufgrund der spezifischen Kenntnisse beim Hersteller oder Vertreiber über das zum Transport gelangende gefährliche Gut auch zusätzliche Kennzeichnungen (Gefahrzettel) und Beschriftungen verwendet werden dürfen, sofern sie den Anforderungen im IMDG-Code deutsch nicht widersprechen.

§ 8 - Beförderungspapiere -

Absatz 1 wirkt mit seinen Anforderungen für Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter unabhängig von ihrem Wohnsitz. Hersteller oder Vertreiber, die demgemäß an irgendeinem Ort in der Bundesrepublik Deutschland oder im Ausland gefährliche Güter für die Seeschiffsbeförderung über einen deutschen Seehafen vorbereiten, haben eine verantwortliche Erklärung zu übergeben oder durch Datenverarbeitungssystem zu übermitteln, mit der bescheinigt wird, daß alle sicherheitsrelevanten Vorschriften aus dem

IMDG-Code deutsch eingehalten sind. Von besonderer Sicherheitsbedeutung ist dabei die Abgabe der Erklärung, daß das gefährliche Gut richtig klassifiziert und verpackt ist und daß im Falle der Verwendung einer Verpackung nach § 5 Abs. 4 die Gleichwertigkeit ausdrücklich bestätigt wird, daß die Bezeichnung mit dem richtigen technischen Namen auf den Einschließungen und die Kennzeichnung mit Gefahrzetteln dem IMDG-Code entsprechen und daß die Güter sich in einem für die Beförderung geeigneten Zustand befinden. Nur bei Einhaltung dieser Vorschriften kann sichergestellt werden, daß der Transport gefährlicher Güter mit einem Seeschiff unter den Gesichtspunkten der größtmöglichen Sicherheit, d. h. ohne Gefährdung für Schiffsbesatzung und Umwelt, stattfinden kann. Besonders zu fordern sind auch Angaben hinsichtlich der Verpackungsgruppe - die eine Bewertung der Gefährlichkeit des Gutes darstellt und Rückschlüsse auf die Eignung der Verpackung über die Zulassungskennzeichnung (den Verpackungscode) ermöglicht - und insbesondere die Angabe der Nummer für Notfallmaßnahmen (EMS) sowie Erste-Hilfe-Maßnahmen (MFAG), die sicherstellen, daß bei einem Freiwerden gefährlicher Güter die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zielgerichtet eingeleitet werden.

Absatz 2 fordert, daß gefährliche Güter, die mit einem Seeschiff befördert werden sollen, immer mit einem besonderen Verladeschein angeliefert werden müssen. Dies ist ein weiteres Glied in der sog. Sicherheitskette.

Der Aussteller muß alle Angaben richtig und vollständig aus der verantwortlichen Erklärung in den Verladeschein übernehmen. Folgerichtig wird statt des Verladescheins auch hier die Verwendung von Datenverarbeitungssystemen

ausdrücklich zugelassen. Die Sicherheitskette findet ihren Schluß durch die Angabe des Namens desjenigen, der eigenverantwortlich für den Unternehmer als Aussteller im Verladeschein, ergänzt durch Firmenname und Sitz einzutragen ist. Hinsichtlich der Verwendung von Datenverarbeitungssystemen war der Vorbehalt zu machen, daß an Bord des Seeschiffes eine Auswertung gewährleistet sein muß. Den Aussteller des Verladescheins trifft insofern eine besondere Verpflichtung, als er vor einer Entscheidung für die Erstellung des Beförderungsdokumentes oder aber die Übermittlung durch Datenverarbeitungssysteme entsprechende Verbindung mit den Verantwortlichen auf einem Seeschiff aufnehmen muß.

Absatz 3 enthält die notwendigen Formvorschriften für die Gestaltung des Verladescheins. Die besondere Kennzeichnung mit roten durchbrochenen Seitenstreifen soll bei einer papiermäßigen Abfertigung sicherstellen, daß Sendungen mit gefährlichen Gütern schnell erkannt werden. Die Übermittlung durch Datenverarbeitungssysteme ist auf die Beförderung gefährlicher Güter besonders hinzuweisen. Es bleibt in das Ermessen des Verantwortlichen gestellt, wie er diese Forderung erfüllt. Dies kann z. B. ein farbiger Ausdruck oder eine besondere farbliche Kennzeichnung im Verladeschein sein, aber auch ein schriftsprachlicher Hinweis.

In Absatz 4 werden für gefährliche Güter verschiedener Klassen hinsichtlich der Aufführung in einem Verladeschein bzw. der zusammengefaßten Übermittlung durch Datenverarbeitungssysteme Einschränkungen dann ausgesprochen, wenn nach dem IMDG-Code deutsch die Vorschrift

besteht, sie nicht in einem Laderaum und damit auch nicht in einer Beförderungseinheit zusammen stauen zu dürfen.

Absatz 5 regelt die Ausstellung von besonderen Bescheinigungen für Beförderungseinheiten. Das sind im Sinne dieser Vorschrift Container, Straßenfahrzeuge oder Eisenbahngüterwagen. Ausdrücklich muß von dem für die Handlung des Ladens und Packens Verantwortlichen bestätigt werden, daß hierbei alle vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen beachtet sind. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der im IMDG-Code deutsch enthaltenen Forderung zu, daß die Versandstücke mit gefährlichen Gütern so gesichert sind, daß unter den zu erwartenden Transportbeanspruchungen des Seeverkehrs ein Schaden an den Verpackungen nicht eintreten kann.

Absatz 6 enthält die Verpflichtung, daß alle weiteren, für die Beförderung erforderlichen Unterlagen, im Verlaudeschein zu vermerken sind und soweit dies zutrifft, auch beigelegt werden müssen. Bei diesen Unterlagen kann es sich um nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Beförderungsgenehmigungen (z. B. des Atomrechts), aber auch um Bescheinigungen handeln, die nach dem IMDG-Code deutsch, z. B. hinsichtlich der Beschaffenheit bestimmter Güter (Trocknung, Lagerzeit), beizufügen sind. Während es zulässig ist, anstelle des Verlaudescheins die entsprechenden Angaben mit Datenverarbeitungssystemen zu übermitteln, gilt dies für die Unterlagen nach Satz 1 in Absatz 6 nicht. Diese müssen immer körperlich übergeben werden.

§ 9 - Unfall- und Erste-Hilfe-Maßnahmen -

§ 9 hat besondere Sicherheitsbedeutung, weil hier die international erarbeiteten und inzwischen durch die IMO verabschiedeten Regelungen für Unfall- und Erste-Hilfe-Maßnahmen als besonderer Teil des IMDG-Code, zwingend zur Beachtung vorgeschrieben werden. Besonders ist in diesem Zusammenhang auf die sich nach § 8 Absatz 1 ergebende Verpflichtung hinzuweisen, die für das einzelne gefährliche Gut zutreffende Nummer in der verantwortlichen Erklärung und aufgrund der Übernahmeverpflichtung für den Verladeschein auch in diesen zu übernehmen. Nur bei einer gewissenhaften Erfüllung dieser Pflichten, die in erster Linie dem Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter obliegen, ist sichergestellt, daß bei einem Austritt gefährlicher Güter die Folgen für Mensch, Seeschiff und die Umwelt so gering wie möglich gehalten werden.

§ 10 - Anmeldung und Übernahme der Ladung -

Absatz 1 regelt die rechtzeitige Ankündigung (Anmeldung) einer Sendung mit gefährlichen Gütern gegenüber dem Beförderer. Dies ist in der Regel der Reeder oder der von ihm beauftragte Spediteur. Um alle Sicherheitsmaßnahmen für eine vorschriftsmäßige Verladung auf Seeschiffen treffen zu können, müssen mindestens die für die verantwortliche Erklärung nach § 8 Abs. 1 geforderten Angaben - und wenn zusätzliche Angaben und Unterlagen im Verladeschein erforderlich werden - auch diese bei der Anmeldung weitergegeben werden. Diese Vorschrift geht davon aus, daß im Innenverhältnis (der Reedereien oder falls zwischengeschaltet des Seehafenspediteurs) der Schiffsführer des für die Verladung gefährlicher Güter vorgese-

nenen Seeschiffes entsprechend informiert wird. Die GGVSee läßt offen, ob die Anmeldung schriftlich, fernmündlich, mündlich oder per Telefax ggf. auch durch Benutzung eines Datenverarbeitungssystems erfolgt.

Absatz 2 regelt die Verladung gefährlicher Güter auf dem Seeschiff. Erfolgt die Beladung in unmittelbarer Absprache mit dem Schiffsführer, müssen diesem vor Beginn der Verladung der Verladeschein und alle weiteren Unterlagen übergeben werden. Dies hat große Sicherheitsbedeutung, weil nur dann die in Frage kommenden Laderäume und ggf. auch die Einhaltung bestehender Stau- und Trennvorschriften gewährleistet werden kann. Wird ein Beauftragter für die Beladung mit gefährlichen Gütern auf einem Seeschiff tätig (z. B. Stauereibetrieb), so bestehen diesem gegenüber die gleichen Pflichten. Um auch hier den Schiffsführer vor Beginn der Reise in einen entsprechenden Kenntnisstand zu versetzen, ist vorgeschrieben, daß eine Unterrichtung des Schiffsführers erfolgt und spätestens vor Verlassen des Hafens dem Schiffsführer der Verladeschein und die weiteren Unterlagen ggf. die entsprechenden Datenträger vorliegen. Der Schiffsführer hat bei Berücksichtigung der Vorschriften im IMDG-Code gefährliche Güter in einen Stauplan aufzunehmen, so daß jederzeit, insbesondere bei Schadensfällen, ersichtlich ist, welche gefährlichen Güter freigekommen sind. Außerdem gewährleistet dieser Stauplan, daß eine sachgerechte Kontrolle und Überwachung erfolgen kann.

Absatz 3 legt fest, daß der für die Beladung des Seeschiffes Verantwortliche (Schiffsführer oder Beauftragter) schriftlich eine Anweisung über den Ladeplatz unter Berücksichtigung der Stau- und Trennvorschriften des

IMDG-Codes geben muß. Dies kann bereits der vorerwähnte Stauplan sein. Die Ladung muß gesichert werden, wobei als Maßstab auf die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation bekannt gegebenen Richtlinien für die sichere Praxis der Ladungsstauung verwiesen wird. Die amtliche deutsche Übersetzung ist durch eine starre Verweisung ihrer Bekanntgabe im Bundesanzeiger in Bezug genommen. Das in der Praxis übliche "Nachlaschen" der Ladung durch die Besatzung nach Auslaufen des Schiffes bedeutet vielfach eine Komplettierung unzureichender Ladungssicherung und stellt schon wegen der Bewegung des Schiffes oder fehlender Unterstützung durch Landanlagen (z. B. Laschkörbe an Containerbrücken) eine vermeidbare Unfallgefahr dar. Die Ladungsstauung und -sicherung insbesondere gefährlicher Güter vor Ablegen des Schiffes ist darüber hinaus als notwendige Maßnahme für die Sicherheit von Schiff und Besatzung zu betrachten.

Bisher ist in keiner öffentlich-rechtlichen Vorschrift ausreichend geregelt, wann genau die Ladungssicherung erfolgt sein muß.

Absatz 4 legt fest, daß die verschiedenen, für den Transport gefährlicher Güter verwendeten Einschließungsarten, nicht mehr auf Seeschiffen verladen werden dürfen, wenn sie sich in einem Zustand befinden, der eine sichere Beförderung nicht zuläßt. Als Maßstab hierfür wird gelten, ob die Gefahr eines Ladegutaustritts besteht. Sind z. B. Verpackungen infolge eines Vortransportes eingebeult oder sonst sichtbar durch Transportbeanspruchungen gekennzeichnet oder z. B. an bestimmten Stellen korrodiert, ist dies alleine noch kein Hinweis darauf, daß eine sichere Beförderung nicht zulässig ist. Bei der Anlegung des Maß-

stabes ist im Seeschiffstransport allerdings zu berücksichtigen, daß je nach Zielort verschiedene Klimazonen durchfahren werden und insofern neben den üblichen Transportbeanspruchungen sich auch durch Klima besondere Anforderungen für die Einschließungen ergeben können.

§ 11 - Mitführen von Unterlagen auf Seeschiffen -

Absatz 1 Satz 1 fordert grundsätzlich, daß auf Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, die Gefahrgutverordnung See sowie die Regelungen über Erste-Hilfe-Maßnahmen (Medical First Aid Guide der IMO) vorhanden sind. Dabei spielt die Beförderungsart, nämlich verpackt, unverpackt in Bulk oder in Tankschiffen keine Rolle. Hinsichtlich der weiterhin mitzuführenden Regelungen wird in Satz 2 nach den verschiedenen Beförderungsarten, nämlich in verpackter Form, in fester Form als Massengut und Tankbeförderung für flüssige Chemikalien und verflüssigte Gase, unterschieden. Die hier genannten Vorschriften gehen jeweils auf international verabschiedete Regelungen zurück. Die entsprechenden Regelungen sind in der hier angezogenen Fassung in amtlicher deutscher Übersetzung im Bundesanzeiger bekanntgegeben worden. Die Anforderungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 gelten nur für Seeschiffe, die die Bundesflagge führen.

Absatz 2 läßt zu, und zwar unabhängig von der Flagge, die ein Seeschiff führt, daß anstelle der in Absatz 1 genannten Regelungen die in einer amtlichen Sprache der internationalen Seeschiffahrtsorganisation vergleichbaren Vorschriften mitgeführt werden dürfen. Diese Bestimmung hat außerordentlich große Bedeutung für Seeschiffe unter fremder Flagge, die in den Geltungsbereich dieser Verord-

nung einlaufen und gefährliche Güter löschen, laden oder sich nur zum Aufenthalt hier aufhalten. Es wäre unbillig, in diesen Fällen das Vorhalten der Gefahrgutverordnung See vorzuschreiben. Allerdings ist davon auszugehen, daß sich die Schiffsführer auch von Schiffen unter fremder Flagge mit dem in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Recht vertraut machen und sicherstellen, daß die von ihnen zu beachtenden Vorschriften auch vollzogen werden können. Als besonders wichtig ist hierbei auf die sich nach § 17 ergebenden Meldepflichten beim Freiwerden gefährlicher Güter hinzuweisen.

Nach Absatz 3 müssen der Verladeschein und die weiteren Unterlagen für Sendungen mit gefährlichen Gütern normalerweise bis zur Beendigung der Reise auf einem Seeschiff mitgeführt werden. Dies gilt vergleichbar für den Fall der Verwendung von Datenverarbeitungssystemen. Nur dann, wenn Schadensfälle gemeldet worden sind, müssen die Unterlagen bzw. die gespeicherten Informationen auch nach Beendigung der Reise vorgehalten werden. Es ist davon auszugehen, daß hier möglicherweise durch die für die Durchführung der Verordnung zuständigen Stellen insofern weitergehende Angaben gefordert werden, die nur beantwortet werden können, wenn diese Unterlagen aufbewahrt werden.

Absatz 4 legt ausdrücklich fest, daß die Unterlagen ggf. Ausdrücke aus Datenverarbeitungssystemen zuständigen Behörden auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen sind. Nach den bisherigen Erfahrungen wird hiervon nur Gebrauch gemacht, wenn Schadensfälle gemeldet worden sind oder wenn der begründete Verdacht besteht, daß bei der Verladung

bzw. Beförderung gefährlicher Güter auf einem Seeschiff Unregelmäßigkeiten entstanden sind.

§ 12 - Unterrichtung und Ausrüstung -

Absatz 1 legt dem Schiffsführer auf, Besatzung und Fahrgäste darüber zu unterrichten, wenn sich gefährliche Güter an Bord befinden, wo sie gestaut sind und welche Gefahren von ihnen ausgehen können. Vorsorglich ist auch über Verhaltensmaßregeln für den Fall von Unregelmäßigkeiten zu unterrichten. Die Vorschrift überläßt es dem Schiffsführer, die geeignete Form der Übermittlung dieser Informationen sicherzustellen. Es ist nicht unüblich, in diesen Fällen mit Aushängen zu arbeiten, selbst mündliche Informationen entsprechend dem Fortgang der Reise erscheinen im Sinne dieser Vorschrift als ausreichend.

Absatz 2 legt die gleichen Pflichten für den Fall fest, daß an Bord - z. B. im Zusammenhang mit der Verladung gefährlicher Güter - nicht zur Besatzung gehörende Personen beschäftigt werden. Die Unterrichtspflicht für den Schiffsführer ist dann allerdings zielgerichtet auf den für den Einsatz derartiger Personen Verantwortlichen festgelegt.

Absatz 3 verpflichtet ausdrücklich den Reeder, ein Seeschiff in Übereinstimmung mit den Regelungen über Unfallmaßnahmen und über Erste-Hilfe-Maßnahmen spezifisch für den Gefahrguttransport auszurüsten. Diese Verpflichtung ist wegen der Kostenauswirkungen für den Reeder festgelegt worden. Außerdem wird klargestellt, daß unter diese Verpflichtung auch die empfohlene Ausrüstung z. B. für Medikamente fällt. Dem Schiffsführer seinerseits obliegt

sodann die Sorge dafür, daß sich die Ausrüstung jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet. Unberührt bleibt die durch SOLAS vorgeschriebene Ausrüstung von Seeschiffen.

§ 13 - Kontrolle der Ladung -

§ 13 überträgt dem Schiffsführer die Sorge für eine regelmäßige Kontrolle der Ladungen mit gefährlichen Gütern auf einem Seeschiff während der Beförderung. Der Schiffsführer bestimmt in eigener Verantwortung, wie und zu welchem Zeitpunkt die Kontrollen durchgeführt werden. Insbesondere hat er unter besonderer Berücksichtigung des unbestimmten Rechtsbegriffes "regelmäßig" die Zeitintervalle festzulegen. Über die Kontrollen sind Eintragungen in das Schiffstagebuch zu machen. Diese Eintragungen sollen den mit der Kontrolle befaßten Personen bewußt machen, daß sie mit entsprechender Verantwortung die ihnen übertragenen Pflichten wahrnehmen.

§ 14 - Verbot des Rauchens und des Gebrauchs von Feuer und offenem Licht -

Absatz 1 legt zielgerichtet, nämlich für den Bereich der Ladung mit gefährlichen Gütern, ein Rauchverbot und ein Verbot in der Verwendung von Feuer und offenem Licht fest.

Absatz 2 überträgt dem Schiffsführer die Verantwortung für die Festlegung der Bereiche, in denen Einschränkungen gemäß Absatz 1 wirken sollen. Er fordert vom Schiffsführer ferner, daß er auch für die Befolgung des Verbotes Sorge tragen muß.

§ 15 - Elektrische Anlagen in Laderäumen -

Absatz 1 regelt Anforderungen für elektrische Anlagen in Laderäumen solcher Seeschiffe, die gefährliche Güter bestimmter Klassen geladen haben - d. h. von denen besondere Gefahren ausgehen, wie z. B. im Bereich der explosiven Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff. Die Vorschrift gilt jedoch nur für solche Schiffe, die nicht den Mindestanforderungen für die technische Ausrüstung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See unterliegen. Bedeutung hat dies somit nur für solche Seeschiffe, deren Kiel vor dem 1. Juli 1986 gelegt wurde. Ferner sind hiervon betroffen solche Frachtschiffe, die einen Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen haben, da sie nach Regel 3 des genannten Internationalen Übereinkommens nicht seinen Anforderungen unterliegen.

Absatz 2 fordert, daß die Betriebssicherheit nach den in Absatz 1 genannten Vorschriften für Schiffe, die die Bundesflagge führen, von der Seeberufsgenossenschaft und für Seeschiffe unter fremder Flagge durch die jeweilige nationale Schiffssicherheitsbehörde anerkannt sein muß. Anders als nach den Bedingungen des genannten Internationalen Übereinkommens ist hier keine ausdrückliche formelle Zeugnisführungspflicht festgelegt. Andererseits muß jedoch den Überwachungsbehörden gegenüber ein Nachweis über die Anerkennung der jeweils zuständigen Behörden geführt werden können.

§ 16 - Örtliche Sicherheitsvorschriften -

Diese Bestimmung stellt klar, daß in Häfen und sonstigen Liegeplätzen die örtlichen Sicherheitsvorschriften über das Einbringen und den Umschlag unberührt bleiben, d. h. zusätzlich zu etwaigen Vorschriften der Gefahrgutverordnung See anzuwenden sind.

§ 17 - Schäden und Meldepflichten -

Absatz 1 fordert die unverzügliche Unterrichtung der zuständigen Stellen bei Schäden oder Unfällen mit gefährlichen Gütern. Diese Meldeverpflichtung gilt für Seeschiffe, unabhängig von der Flagge, die sie führen. Sie wirkt örtlich nur im deutschen Hoheitsbereich. Damit tritt gegenüber der bisherigen Rechtslage - die dem Schiffsführer auch unabhängig vom Ort ihres Aufenthaltes eine Meldeverpflichtung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr auferlegte - eine wesentliche Änderung ein. Dies ist deshalb vertretbar, weil nunmehr in den weltweit geltenden Regeln für den Seeschiffsverkehr generell festgelegt ist, daß Unfälle mit gefährlichen Gütern den jeweils zuständigen Stellen mit einem international vereinbarten Wortlaut zu melden sind.

Absatz 2 verpflichtet die nach Landesrecht zuständigen Behörden sowie die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden, den Bundesminister für Verkehr einmal jährlich über Schäden und Unfälle beim Transport gefährlicher Güter zu unterrichten. Dies ist erforderlich, um Erkenntnisse nach Unfällen und Schadensfällen bei der Weiterentwicklung der Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter mitberücksichtigen zu können.

§ 18 - Ausnahmen -

Absatz 1 gesteht den zuständigen Behörden der Länder sowie den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen für bundeseigenen Häfen die Möglichkeit zu, für Einzelfälle Ausnahmen von der Gefahrgutverordnung See einschließlich der durch sie in Bezug genommenen Regelungen zuzulassen. Voraussetzung ist, daß auch unter Berücksichtigung der in einer Ausnahme festgelegten abweichenden Regelung, die Sicherheit während der Beförderung gewährleistet ist. Diese im Vergleich zu anderen verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften anderen Anforderungen für die Erteilung von Ausnahmen sind nur deshalb gerechtfertigt, um zu verhindern, daß in die Seehäfen gelangte Sendungen mit gefährlichen Gütern, die nicht den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See entsprechen, unvertretbar lange gelagert werden und möglicherweise dadurch Gefahren für die öffentliche Sicherheit hervorrufen. Eine Risikoabschätzung ist jedoch in jedem einzelnen Transportfall erforderlich. Die Beschränkung auf den Einzelfall stellt sicher, daß von dieser Vorschrift nur in wenigen überschaubaren Fällen Gebrauch gemacht werden kann. Sollte es sich als notwendig erweisen, eine Einzelfallregelung in Folge ihrer allgemeinen Bedeutung generell für den Seeschiffstransport gefährlicher Güter zuzulassen, so ist hierfür der Bundesminister für Verkehr nach § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (Regelung durch Ausnahmereverordnung) zuständig.

Absatz 2 schreibt vor, daß die Ausnahmen schriftlich und unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen sind, um möglicherweise bei solchen Beförderungen auftretende Gefahren beseitigen oder einschränken zu können.

§ 19 - Zuständigkeiten -

§ 19 enthält eine abschließende Aufzählung der für die Durchführung dieser Verordnung zuständigen Stellen. Dies ist deshalb erforderlich, weil in den in Bezug genommenen Regelungen aufgrund ihres internationalen Charakters häufig zur Erzielung des mindestens erforderlichen Sicherheitsstandards die Mitwirkung einer zuständigen Stelle (Behörde) gefordert ist. Die Festlegung in § 19 trägt den bisherigen Gegebenheiten in der Bundesrepublik Deutschland Rechnung. Sie berücksichtigt ferner die von den Sicherheitsbehörden auch in anderen Rechtsvorschriften des Transports gefährlicher Güter wahrgenommenen Aufgaben, insbesondere wie sie in der Gefahrgutverordnung Straße und in der Gefahrgutverordnung Eisenbahn festgelegt worden sind.

Unter dem in Nr. 1 verwendeten deutschen Begriff "Fährschiffe" sind "Roll on/Roll off"-Schiffe im Sinne des IMDG-Code deutsch zu verstehen. Diese Zuständigkeiten werden nur dann wirksam, wenn in der Verordnung (vgl. z. B. § 5 Abs. 4) oder im IMDG-Code deutsch (vgl. z. B. Bedingungen für die Stauung auf bestimmten Stoffseiten) keine Bestimmung erfolgt ist.

Werden durch die in Nr. 3 bis 7 genannten Behörden bei der Festlegung von Beförderungsbedingungen für namentlich nicht genannte neue gefährliche Güter auch die Stauung und Trennung mit geregelt, wird davon ausgegangen, daß diese Behörden vorher Einvernehmen mit den nach Landesrecht zuständigen Behörden im Hinblick auf deren Kompetenzen herstellen.

§ 20 - Bußgeldvorschriften -

Absatz 1 bringt die rechtsförmlich erforderliche Anbindung an § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter. Aus § 10 Abs. 4 dieses Gesetzes ergibt sich, daß Geldbußen bis zu einer Höhe von 100.000 DM - in Abhängigkeit von der Bedeutung des Verstoßes und den Vorwurf, der den Täter im Einzelfall trifft - möglich sind.

Die bei der Beförderung gefährlicher Güter verantwortlichen Personen ergeben sich aus den Sachvorschriften, insbesondere aus den Abschnitten II und III sowie in Verbindung mit § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter. Die für die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden werden im Einzelfall zu prüfen haben, wer für die Einhaltung der Pflichten jeweils bußgeldrechtlich verantwortlich ist (z. B. Hersteller oder Vertreiber, Beauftragter). Besonders sind die Pflichten und Verantwortlichkeiten zu erwähnen, die dem Schiffsführer obliegen. Der Schiffsführer wird die ihm gefahrgutspezifisch übertragenen Aufgaben nicht in jedem Fall in seiner Person wahrnehmen. Er ist das letzte Glied in einer Sicherheitskette vor einer u. U. zeitlich langen Seereise. Im Hinblick hierauf kommt den Pflichten des Schiffsführers besondere Bedeutung zu, die mit der Bußgeldandrohung unterstrichen wird.

Der Katalog der Ordnungswidrigkeiten ist auf die sicherheitsrelevanten Fälle beschränkt worden und so formuliert, daß keine überzogenen, der realen Lebenserfahrung nicht entsprechenden Pflichten formuliert worden sind.

Absatz 2 legt fest, daß die Wasser- und Schifffahrtsdi-
rekationen für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswid-
rigkeiten im Bereich der hohen See, der Bundeswasserstra-
ßen und der bundeseigenen Häfen zuständig sind. Im übr-
igen liegt die Zuständigkeit bei den nach Landesrecht zu-
ständigen Behörden.

§ 21 - Übergangsvorschriften -

Im bisher gültigen IMDG-Code deutsch waren für gefährli-
che Güter unter "Zusätzlich gilt" Verpackungsarten zuge-
lassen worden, die noch nicht international allgemein
verwendet werden durften. Weitgehend erfolgt nunmehr eine
entsprechende Regelung durch den neugefaßten IMDG-Code.
In einigen Fällen (z. B. Verpackungen aus Schaumstoff,
wasserdichte Säcke aus Papier) soll die Weiterverwendung
so lange zugestanden werden, bis der IMDG-Code entspre-
chend ergänzt worden ist. Die Bundesrepublik Deutschland
wird entsprechende Anträge bei der IMO kurzfristig ein-
bringen.

§ 25 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten von Vorschriften -

Die Inkrafttretensvorschrift in Absatz 1 entspricht dem
Vorgehen bei früheren Neufassungen der Gefahrgutverord-
nung See. Eine längere Frist für das Inkrafttreten ist
nicht erforderlich, da die wesentlich Betroffenen über
die internationalen Beschlüsse bereits früher unterrich-
tet worden sind.

05.07.91

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit See-
schiffen (Gefahrgutverordnung See - GGVSSee)

/ Der Bundesrat hat in seiner 633. Sitzung am 05. Juli 1991 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

/ Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur
Verordnung über die Beförderung
gefährlicher Güter mit Seeschiffen
(Gefahrgutverordnung See - GGVSee)

1. § 3 Abs. 2

In § 3 Abs. 2 ist nach dem Wort
"entsprechenden"
das Wort
"gleichen"
einzufügen.

Begründung:

Die Einfügung des Wortes "gleichen" soll verdeutlichen, daß die den jeweiligen Codes entsprechenden englischen Texte mit dem gleichen Aktualisierungsstand heranzuziehen sind.

2. § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g

In § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g sind nach dem Wort
"Angaben"
die Worte
"nach Satz 2 bis 4"
einzufügen.

Begründung:

Erfassung einer nicht richtigen oder nicht vollständigen Bestätigung nach § 8 Abs. 1 Satz 4 in der Bußgeldregelung.

3. § 20 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c

In § 20 Abs. 1 Nr. 2 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

"c) § 8 Abs. 6 Satz 1 die für die Beförderung vorgeschriebenen Unterlagen im Verladeschein nicht oder nicht vollständig vermerkt oder nicht oder nicht vollständig beifügt,".

Begründung:

Anpassung der Bußgeldvorschrift
an die entsprechende Gebotsnorm.

4. § 20 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a

In § 20 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a sind die Worte
"des IMDG-Code deutsch"
zu streichen.

Begründung:

Erfassung von Verstößen gegen die dem IMDG-Code
deutsch entsprechenden gleichen englischen
Regelungen, die nach § 2 Abs. 2 angewendet
werden dürfen.
Der veränderte Text erfaßt beide Möglichkeiten.

EntschlieÙung

Die Bundesregierung wird aufgefordert, künftige Regelungen für absichtliche und unfallbedingte Verschmutzungen durch Schiffe vorzusehen, wie sie von der Dritten Internationalen Nordseeschutz-Konferenz in den Ziffern 24 bis 27 im Katalog gemeinsamer Maßnahmen beschlossen worden sind. Dazu rechnen insbesondere

- Verschärfung der Vorschriften für das Ableiten von chemischen Ladungsrückständen in die See nach MARPOL 73/78 Anlage II (flüssige Chemikalien als Massengut) unter Anwendung der in Anlage 2 C der Erklärung der Dritten Internationalen Nordseeschutz-Konferenz ausgeführten Initiativen,
- Verringerung des Risikos des Verlustes verpackter Güter auf See durch Anwendung der Anlage III von MARPOL 73/78 (Schadstoffe in verpackter Form) sowie durch Verbesserung der Möglichkeiten und technischen Vorrichtungen zur wirksamen und schnellen Wiederauffindung solcher Güter.

Der Bundesrat bittet den Bundesminister für Verkehr, im Laufe des Jahres 1991 die im Ergänzungsband des IMDG-Codes in den Abschnitten 4 bis 7 enthaltenen IMO-Veröffentlichungen in deutscher Sprache zu veröffentlichen und in einem gemeinsamen Anhang der Veröffentlichung des IMDG-Codes deutsch anzufügen sowie laufend zu aktualisieren.