

**10.11.97****VP - AS - In - U****Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr**

---

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

Die Neufassung der GGVSee dient der rechtsverbindlichen Einführung der von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), London, zur weltweiten Anwendung verabschiedeten Empfehlungen für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen, die die materiellen Anforderungen in Folge des Kapitels VII „Beförderung gefährlicher Güter“ des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See präzisieren.

Die rahmenrechtlichen Vorschriften tragen ferner neuen Erkenntnissen im Bereich der Dokumentation sowie der Beladung von Seeschiffen Rechnung. Die Vorschriften sind ferner unter Gesichtspunkten der Rechtsvereinfachung überarbeitet worden.

**B. Lösung**

Die von der IMO beschlossenen Regelungen für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen sind in der Ergänzung 28-96 zum Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) zusammengefaßt. Für den deutschen Rechtsbereich wird die amtliche deutsche Übersetzung im Bundesanzeiger bekanntgegeben und durch eine starre Verweisung in der GGVSee in Bezug genommen.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Kosten der öffentlichen Haushalte****1. Haushaltsaufgaben ohne Vollzugsaufwand**

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

**2. Vollzugsaufwand**

Keine Mehrkosten im Vergleich zur jetzigen Vollzugspraxis.

**E. Sonstige Kosten**

Die Anforderungen im IMDG-Code können bei den Betroffenen zu höheren Kostenbelastungen führen. Eine preissteigernde Wirkung erscheint jedoch ausgeschlossen, weil schon nach derzeit geltendem Recht vergleichbare Sicherheitsanforderungen bestehen. Im Interesse der Erhöhung der Sicherheit und unter besonderer Berücksichtigung des Schutzes der Allgemeinheit und der Umwelt vor Gefahren, die mit dem Transport gefährlicher Güter auf Seeschiffen verbunden sind, müssen die im Einzelfall nicht auszuschließenden höheren Kostenbelastungen hingenommen werden. Im übrigen besteht für Deutschland die völkerrechtliche Verpflichtung zur Umsetzung der neuen Vorschriften aufgrund des unter A genannten internationalen Übereinkommens.

Die höheren Kostenbelastungen dürften im Einzelfall so gering sein, daß sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, voraussichtlich nicht ergeben..

Die erwähnte Kostenbelastung entsteht im übrigen wegen der Gleichheit der Anforderungen weltweit in anderen Ländern in gleicher Weise. Den Betroffenen in Deutschland entstehen insofern keine Wettbewerbsnachteile. Ein Transport gefährlicher Güter auf Seeschiffen ist ohne Beachtung der internationalen Sicherheitsstandards nicht möglich. Insofern dürfte für die stark exportierende deutsche Wirtschaft ein erhebliches Interesse an der rechtsverbindlichen Einführung der Neuerungen bestehen.

**10.11.97**

**VP - AS - In - U**

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr**

---

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes  
031 (323) - 940 04 - Ge 28/97

Bonn, den 10. November 1997

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium 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.

  
Friedrich Bohm

**Verordnung  
über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen  
(Gefahrgutverordnung See - GGVSee)<sup>7</sup>**

Auf Grund des § 3 Abs. 1, 2 und 5 in Verbindung mit § 4 Abs. 1, des § 5 Abs. 2, 3 und 5 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 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), § 4 Abs. 1 und § 5 Abs. 2 zuletzt geändert durch Artikel 8 § 4 des Gesetzes vom 24. Juni 1994 (BGBl. I S. 1416), in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung gefahrgutrechtlicher Ermächtigungen auf den Bundesminister für Verkehr vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918) sowie § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602) verordnet das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung von Sachverständigen:

**I. Abschnitt  
Allgemeine Vorschriften**

**§ 1  
Anwendungsbereich**

(1) Diese Verordnung regelt die Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form und in fester Form als Massengut mit Seeschiffen. Für die Beförderung flüssiger Gase und flüssiger Chemikalien in Tankschiffen gelten die § 3 Abs. 6, §§ 4, 8 Abs. 1 bis

---

<sup>7</sup> Diese Verordnung dient der Umsetzung von Artikel 4 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (ABl. EG Nr. L 247 S. 19).

3 und 5, § 9 Abs. 1 und 2, §§ 10, 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 Buchstabe c, §§ 14, 15, 17, 18 und 20 entsprechend.

(2) Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, unterliegen den Vorschriften dieser Verordnung. Satz 1 gilt nicht, soweit das maßgebende Recht des ausländischen Landeshafens eine abweichende Regelung vorschreibt oder zuläßt. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden und die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen können hierüber einen Nachweis verlangen.

(3) Seeschiffe unter fremder Flagge, die sich im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhalten, unterliegen den Bestimmungen für gefährliche Güter des Kapitels II-2, Regel 41 und 54 und des Kapitels VII der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141, 1983 II S. 784), zuletzt geändert durch Entschließung MSC.46(65) vom 16. Mai 1995 (BGBl. 1996 II S. 2775). Die in Absatz 2 Satz 3 genannten Behörden können hierüber einen Nachweis verlangen.

(4) Für Seeschiffe nach Absatz 3, die einen Ort im Geltungsbereich dieser Verordnung anlaufen oder den Nord-Ostsee-Kanal durchfahren, gelten zusätzlich die §§ 3, 4, § 12 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a, § 13 Abs. 1 und 2, §§ 14, 15, 17, 18 Abs. 1 und § 22 und, wenn sie im Geltungsbereich dieser Verordnung gefährliche Güter laden, zusätzlich die nachfolgenden Vorschriften dieser Verordnung, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

(5) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter, die als Schiffsvorräte oder für die Schiffsausrüstung bestimmt sind.

(6) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen der Bundeswehr und anderer 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 Bundesministerium für Verkehr im Bundesanzeiger Nr. 158a vom 23. August 1995, zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr im Bundesanzeiger Nr. 146a vom 8. August 1997, bekanntgegebenen Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code deutsch) fallen,
2. Stoffe, die bei Beförderung als Schüttladung in den vom Bundesministerium für Verkehr im Bundesanzeiger Nr. 226a vom 6. Dezember 1990 bekanntgegebenen "Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen" vom 30. August 1990, zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. November 1996 (BAnz S. 12621), als gefährliche Güter klassifiziert sind,

**II. Abschnitt**

**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 und 2 genannten, auf die einzelne Beförderung zutreffenden Vorschriften eingehalten sind. Außerdem sind die vom Bundesministerium 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 5. März 1991 (BANz, S. 1728) zu beachten, die sich auf diese Vorschriften beziehen.

(2) Anstelle der in § 2 Nr. 1 und 2 genannten Vorschriften dürfen die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) bekanntgemachten entsprechenden gleichen Code angewendet werden. Diese sind zu beziehen bei International Maritime Organization (IMO), 4, Albert Embankment, London SE1 7SR.

(3) Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, dürfen im Verkehr zwischen Drittstaaten gefährliche Abfälle im Sinne des Abschnitts 27 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch 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.

(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 eingehalten und die Bestimmungen des Kapitels VII der Anlage zum Internationalen Übereinkommen 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 K, des IMDG-Code deutsch dürfen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern weiterbefördert werden sollen, nur mit vorheriger Genehmigung der in § 18 genannten Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden oder der in § 20 Nr. 2 genannten Behörden gelöscht werden.

(6) Gastankschiffe dürfen auf Seeschifffahrtsstraßen keine Ladungsdämpfe zur Druck- und Temperaturregelung ablassen.

**§ 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**

**Anforderungen für Verpackungen und Großpackmittel (IBC)**

**(1) Hersteller und Vertreiber gefährlicher Güter und deren Beauftragte 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 und Großpackmittel (IBC) verwenden. Verpackungen und Großpackmittel (IBC) müssen ferner so beschaffen sein, daß sie die zu erwartenden Transportbeanspruchungen überstehen.**

**(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 dürfen Verpackungen und Großpackmittel (IBC), die der Anlage A zum Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 29. Juli 1969 (BGBl. 1969 II S. 1489) oder der Anlage zu Anhang B des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr - RID - (BGBl. 1985 II S. 130) in der jeweiligen und vom Bundesministerium für Verkehr durch Rechtsverordnung in Kraft gesetzten Fassung entsprechen, verwendet werden, wenn sie nach den Einleitungen oder den Stoffseiten der einzelnen Klassen des IMDG-Code deutsch für das betreffende Gut zulässig sind.**

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

(4) Verpackungen und Großpackmittel (IBC) 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 in Beförderungseinheiten im Sinne des Abschnitts 7.4.1 des IMDG-Code deutsch zu stauen und zu sichern. Die Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenfahrzeugen (Container-Pack-Richtlinien) des IMDG-Code deutsch sind zu beachten.

## **§ 6**

### **Zusammenpacken**

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

## **§ 7**

### **Kennzeichnen, Markieren, Beschriften und Plakatieren**

Verpackungen, Umverpackungen, 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 markieren, zu plakatieren sowie zu beschriften. Sie dürfen zusätzlich gekennzeichnet und beschriftet werden, sofern dies dem IMDG-Code deutsch nicht widerspricht.

§ 8

Begleitpapiere

(1) Wer gefährliche Güter herstellt oder vertreibt, hat demjenigen, der das Beförderungspapier auszustellen 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 einschließlich des Namens und der Anschrift der ausstellenden Firma sowie der Name desjenigen, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Hersteller oder Vertreiber wahrnimmt, einzutragen. Zusätzlich ist - ausgenommen bei Beförderungen nach Abschnitt 18 der Allgemeinen Einleitung zum IMDG-Code deutsch - die

- a) EmS-Nummer des Gruppenunfallmerkblattes,
- b) MFAG-Tafelnummer für medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern

anzugeben.

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 gefährlichen Abfälle abgenommen, und eine schriftliche Erklärung der Behörde des Versandlandes, daß diese Abfälle im Falle der Abnahmeverweigerung zurückgenommen werden, vorliegen, sofern diese Abfälle zwischen Drittstaaten befördert werden.

(2) Gefährliche Güter, die mit einem Seeschiff befördert werden sollen, müssen mit einem besonderen Beförderungspapier angeliefert werden. Der Aussteller des Beförderungspapiers hat die Angaben aus der „Verantwortlichen Erklärung“ richtig und vollständig in das Beförderungspapier zu übernehmen. Im Beförderungspapier sind der Firmenname und Sitz sowie der Name desjenigen anzugeben, der das Beförderungspapier ausstellt. Das Beförderungspapier darf für jede Sendung auch durch Datenverarbeitungssysteme übermittelt werden.

(3) Verschiedene Güter einer oder mehrerer Klassen dürfen mit den vorgeschriebenen Angaben in einem Beförderungspapier 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.

(4) 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 das Beförderungspapier aufzunehmen.

(5) Der Aussteller des Beförderungspapiers hat alle weiteren für die Beförderung vorgeschriebenen Unterlagen im Beförderungspapier zu vermerken oder sie diesem beizufügen. Ist das Beförderungspapier mit Datenverarbeitungssystemen übermittelt worden, müssen die Unterlagen nach Satz 1 dem Schiffsführer übergeben werden, falls diese nicht im Beförderungspapier vermerkt sind.

§ 9

Anmeldung und Verladung

(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 enthalten.

(2) Bevor gefährliche Güter auf einem Seeschiff verladen werden, müssen dem Beförderer das Beförderungspapier und alle weiteren Unterlagen nach § 8 Abs. 4 und 5 vorliegen. Dem Schiffsführer müssen vor der Verladung die in Satz 1 genannten Begleitpapiere oder die in Unterabschnitt 9.10 genannte Liste mit den Angaben nach den Unterabschnitten 9.3, 9.7 und 9.9 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch vorliegen. Vor der Verladung sind vom Schiffsführer oder einem damit Beauftragten schriftliche Stauanweisungen festzulegen. Dabei sind die Stau- und Trennvorschriften der Abschnitte 14, 15 und 17 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch vom Schiffsführer oder dem Beauftragten zu beachten. Diese Unterlagen dürfen auch durch Datenverarbeitungssysteme an den für den Umschlag Verantwortlichen und den Schiffsführer übermittelt werden.

(3) Gefährliche Güter dürfen von dem für den Umschlag Verantwortlichen nur gemäß Stauanweisung auf einem Seeschiff gestaut werden. Der Schiffsführer hat sicherzustellen, daß die Stauanweisung und die Stau- und Trennvorschriften der Abschnitte 14, 15 und 17 der Allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch eingehalten werden. Vor dem Auslaufen des Seeschiffes sind in das Beförderungspapier nach Absatz 2 oder in die besondere Liste die Stauplätze der geladenen gefährlichen Güter einzutragen, es sei denn, diese Angaben sind einem mitgeführten Stauplan zu entnehmen.

(4) Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß die Ladung unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr bekanntgegebenen Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen vom 13. Dezember 1990 (BAnz Nr. 8a vom 12. Januar 1991), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr 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.

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

### **III. Abschnitt**

#### **Sicherheitsmaßnahmen auf Seeschiffen**

##### **§ 10**

##### **Erste-Hilfe-Maßnahmen**

Bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut müssen die MFAG des IMDG-Code deutsch beachtet werden.

##### **§ 11**

##### **Schulung**

Auf jedem Seeschiff, das die Bundesflagge führt und mit dem gefährliche Güter befördert werden, muß der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier auf Verlangen den zuständigen Behörden eine Schulungsbescheinigung nach § 5 Abs. 2 Satz 1 der Gefahrgutbeauftragtenverordnung vom 12. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2185) vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als fünf Jahre zurückliegt.

§ 12

Mitführen von Unterlagen auf Seeschiffen

(1) Der Schiffsführer eines Seeschiffes, das gefährliche Güter befördert, hat folgende Unterlagen mitzuführen:

1. Abdruck dieser Verordnung, wenn das Seeschiff die Bundesflagge führt;
2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form
  - a) den IMDG-Code deutsch oder den IMDG-Code nach § 3 Abs. 2,
  - b) in den Fällen des § 3 Abs. 3 die dort genannten Erklärungen,
  - c) die in § 9 genannten Unterlagen,
  - d) die Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54.3 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;
3. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut, wenn das Seeschiff die Bundesflagge führt,
  - a) die in § 2 Nr. 2 genannte Richtlinie für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen,
  - b) in den Fällen des § 3 Abs. 3 die dort genannten Erklärungen und
  - c) den in § 10 genannten MFAG.

(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, daß die in Absatz 1 genannten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden.

(3) Anstelle der in Absatz 1 Nr. 2 und 3 genannten Vorschriften dürfen auf Seeschiffen die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) bekanntgemachten entsprechenden Regelungen mitgeführt werden.

(4) Der Schiffsführer hat die in § 9 Abs. 2 Satz 2 genannten Begleitpapiere 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 nach Satz 2 müssen auch nach Ende der Reise auf dem Seeschiff aufbewahrt werden, wenn Unfälle gemäß § 18 gemeldet worden sind.

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

### **§ 13**

#### **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 diese 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 den §§ 3 und 10 genannten Regelungen besondere Ausrüstungsgegenstände oder sonstige Ausrüstungen, zum Beispiel Atemschutzgeräte und 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.

#### **§ 14**

##### **Überwachung**

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

#### **§ 15**

##### **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.

#### **§ 16**

##### **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 - ausgenommen Stoffe und Gegenstände der Unterklasse 1.4S -, 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 der in Absatz 1 genannten Anlagen muß bei Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, von der See-Berufsgenossenschaft, bei Seeschiffen unter fremder Flagge durch die jeweilige nationale Schiffssicherheitsbehörde anerkannt sein.

#### **IV. Abschnitt**

##### **Besondere Vorschriften**

#### **§ 17**

##### **Örtliche Sicherheitsvorschriften**

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

#### **§ 18**

##### **Meldepflichten**

(1) Bei Unfällen mit gefährlichen Gütern, die sich bei der Beförderung mit Seeschiffen einschließlich bei 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 Schiffahrtspolizeibehörden unverzüglich zu unterrichten.

(2) 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 zentralen Meldekopf (ZMK) der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes auf Verlangen eine Rufnummer angeben, über die alle vorliegenden Informationen über die Eigenschaften des gefährlichen Gutes und Maßnahmen zur Unfallbekämpfung und Schadensbeseitigung erhältlich sind.

(3) Die zuständigen Behörden unterrichten das Bundesministerium für Verkehr über Unfälle mit gefährlichen Gütern nach Absatz 1, soweit die Umstände eines einzelnen Unfalles erkennbar Auswirkungen auf die Sicherheitsvorschriften haben. Dem Bundesministerium für Verkehr sind dabei alle zum jeweiligen Unfall verfügbaren Unterlagen, gegebenenfalls mit Vorschlägen und Hinweisen für Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften, zuzuleiten.

## **§ 19**

### **Ausnahmen**

(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich, die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in bundeseigenen Häfen, das Bundesministerium der Verteidigung unter den Voraussetzungen des § 1 Abs. 6 für die Ladung auf Seeschiffen der Bundeswehr, anderer Streitkräfte und für Seeschiffe, die im Auftrag der Bundeswehr eingesetzt werden, auf Antrag im Einzelfall für einen oder mehrere gleichartige Transporte Ausnahmen von dieser Verordnung zulassen, wenn die Beförderung gefährlicher Güter sonst verboten oder Beförderungsbedingungen festgelegt sind, die nicht durch eine zuständige Behörde geändert oder erweitert werden können. Der Antragsteller hat nachzuweisen, wie 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.

(3) Die zuständigen Behörden unterrichten sich gegenseitig und das Bundesministerium für Verkehr über erteilte Ausnahmen.

## **§ 20**

### **Zuständigkeiten**

Für die Durchführung dieser Verordnung sind zuständig:

1. das Bundesministerium für Verkehr in allen Fällen, in denen nach den in § 2 Nr. 1 und 2 genannten Vorschriften zuständigen Behörden Aufgaben übertragen worden sind und nachfolgend keine ausdrückliche abweichende Zuständigkeitsregelung getroffen ist, sowie für Regelungen für die Beförderung ge-

fährlicher Güter auf Ro/Ro- und Fährschiffen in von ihm örtlich begrenzten Seegebieten;

2. die nach Landesrecht zuständigen Behörden, in deren Gebiet

a) der Umschlaghafen oder

b) der Löschhafen, falls das gefährliche Gut außerhalb des Geltungsbereiches dieser Verordnung geladen wurde, oder

c) der Heimat- oder Registerhafen, falls der Löschhafen nicht zum Geltungsbereich dieser Verordnung gehört,

liegt, für die Inkraftsetzung der örtlichen Sicherheitsvorschriften in den Häfen gemäß § 17, für die Erteilung von Ausnahmen nach § 19 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, Großpackmitteln (IBC) und ortsbeweglichen Tanks sowie für die Anerkennung von Sachverständigen für Prüfungen an IBC und ortsbeweglichen Tanks sowie in allen Fällen, in denen einer zuständigen Behörde für Verpackungen, Großpackmittel (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 sowie die Qualitätssicherung und -überwachung von Versandstücken - und 9 - ausgenommen Meeresschadstoffe - 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 Nummer 3 genannten Fälle - eine zuständige Behörde tätig werden muß;
6. das Wehrwissenschaftliche Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe, Außenstelle Swisttal-Heimerzheim, 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 Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin, Berlin, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klassen 6.1, 8 und für Meeresschadstoffe sowie nach MFAG eine zuständige Behörde tätig werden muß;
8. das Umweltbundesamt, Berlin, wenn im IMDG-Code deutsch für Meeresschadstoffe eine zuständige Behörde tätig werden muß;
9. das Robert-Koch-Institut, Berlin, wenn im IMDG-Code deutsch für gefährliche Güter der Klasse 6.2 eine zuständige Behörde tätig werden muß;
10. die See-Berufsgenossenschaft, Hamburg, soweit ihr in den in § 2 Nr. 2 genannten Richtlinien Aufgaben übertragen worden sind, für Eignungsbescheinigungen nach den in § 3 Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften und in den in § 16 bestimmten Fällen.

**§ 21**

**Verantwortlichkeiten**

**(1) Der Hersteller und der Vertreiber dürfen**

- 1. gefährliche Güter zur Beförderung nur übergeben, wenn die in § 3 Abs. 1 Satz 1 genannten Vorschriften des eingehalten sind,**
- 2. für gefährliche Güter Verpackungen und Großpackmittel (IBC) nur verwenden, wenn § 5 Abs. 1 und 3 eingehalten sind,**
- 3. Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten nur stauen, wenn die in § 5 Abs. 4 genannten Vorschriften eingehalten sind,**
- 4. gefährliche Güter nur zusammenpacken, wenn § 6 eingehalten ist,**
- 5. Verpackungen, Umverpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn § 7 eingehalten ist,**
- 6. die „Verantwortliche Erklärung“ nur übergeben oder übermitteln, wenn § 8 Abs. 1 eingehalten ist.**

**(2) Der Beauftragte des Herstellers oder Vertreibers darf**

- 1. für gefährliche Güter Verpackungen und Großpackmittel (IBC) nur verwenden, wenn § 5 Abs. 1 und Abs. 3 eingehalten sind,**
- 2. gefährliche Güter nur zusammenpacken, wenn § 6 eingehalten ist,**
- 3. Verpackungen, Umverpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn § 7 eingehalten ist.**

**(3) Der Aussteller des Beförderungspapiers darf**

- 1. ein Beförderungspapier nur erstellen, wenn § 8 Abs. 2 eingehalten ist,**
- 2. mehrere gefährliche Güter in einem Beförderungspapier nur zusammen aufführen, wenn § 8 Abs. 3 eingehalten ist,**
- 3. ein Beförderungspapier nur übergeben, wenn § 8 Abs. 5 eingehalten ist.**

**(4) Der für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortliche darf**

- 1. Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten nur stauen, wenn § 5 Abs. 3 und 4 eingehalten sind,**
- 2. Beförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn § 7 eingehalten ist,**
- 3. die in den Abschnitten 12 und 17 der Allgemeinen Einleitung zum IMDG-Code deutsch genannten Beförderungseinheiten nur übergeben, wenn die dort geforderte Bescheinigung ausgestellt und § 8 Abs. 4 eingehalten ist.**

**(5) Der für den Umschlag Verantwortliche darf**

- 1. gefährliche Güter auf einem Seeschiff nur stauen, wenn § 9 Abs. 3 Satz 1 eingehalten ist,**
- 2. Verpackungen, Umverpackungen, Großpackmittel (IBC), Ladungseinheiten (Unit Loads) oder Beförderungseinheiten nur verladen, wenn § 9 Abs. 5 eingehalten ist,**
- 3. gefährliche Güter nur be- und entladen, wenn er sicherstellt, daß bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 18 Abs. 1 unterrichtet wird.**

**(6) Der Reeder darf**

- 1. gefährliche Güter nur befördern, wenn die in § 3 Abs. 1 Satz 1 genannten Vorschriften eingehalten sind und die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 12 Abs. 2 mitgeführt werden,**
- 2. ein Seeschiff für die Beförderung gefährlicher Güter nur einsetzen, wenn § 13 Abs. 3 Satz 1 eingehalten ist.**

**(7) Der Schiffsführer darf**

- 1. gefährliche Güter nur befördern,**
  - a) wenn die in § 3 Abs. 1 genannten Vorschriften eingehalten sind,**
  - b) wenn die Stauanweisungen sowie die Stau- und Trennvorschriften nach § 9 Abs 3 Satz 2 eingehalten sind,**
- 2. schriftliche Stauanweisungen nur festlegen, wenn § 9 Abs. 2 Satz 4 eingehalten ist,**
- 3. mit einem Seeschiff, daß gefährliche Güter befördert, nur auslaufen, wenn die in § 9 Abs. 4 Satz 2 genannten Vorschriften eingehalten sind und die Ladungsstauung und -sicherung abgeschlossen ist,**
- 4. Verpackungen, Umverpackungen, Großpackmittel (IBC), Ladungseinheiten (Unit Loads) oder Beförderungseinheiten nur verladen, wenn § 9 Abs. 5 eingehalten ist,**
- 5. gefährliche Güter nur befördern,**
  - a) wenn er selbst und der verantwortliche Offizier für die Ladung im Besitz einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 11 ist,**

- b) wenn die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 12 Abs. 1 und Abs. 4 Satz 1 mitgeführt werden,
- c) wenn er die gespeicherten Informationen nach § 12 Abs. 4 Satz 2 vorhält,
- d) wenn er die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nach § 12 Abs. 4 Satz 3 aufbewahrt,
- e) wenn er Unterlagen oder den Ausdruck aus Datenverarbeitungssystemen nach § 12 Abs. 5 zur Prüfung vorlegen kann,
- f) wenn er hinsichtlich der Unterrichtung der genannten Personen § 13 Abs. 1 und 2 einhält,
- g) wenn sich die Ausrüstung nach § 13 Abs. 3 Satz 2 in einsatzbereitem Zustand befindet,
- h) wenn hinsichtlich der Überwachung der Ladung § 14 eingehalten ist,
- i) wenn er für die Festlegung des Bereichs der gefährlichen Ladung § 15 Abs. 2 einhält,
- j) wenn er bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 18 Abs. 1 unterrichtet.

(8) Der Beauftragte nach § 9 Abs. 2 Satz 3 darf schriftliche Stauanweisungen nur festlegen, wenn er § 9 Abs. 2 Satz 4 einhält.

(9) Der für die Ladung verantwortliche Offizier darf bei der Beförderung gefährlicher Güter nur tätig werden, wenn er im Besitz einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 11 ist.

**V. Abschnitt**

**Ordnungswidrigkeiten, Schlußvorschriften**

**§ 22**

**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**

a) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 1 gefährliche Güter zur Beförderung übergibt,

b) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 2 für gefährliche Güter Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) verwendet,

c) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 3 Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten staut,

d) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 4 gefährliche Güter zusammenpackt,

e) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 5 Verpackungen, Umverpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten übergibt,

f) entgegen § 21 Abs. 1 Nr. 6 die "Verantwortliche Erklärung" übergibt oder übermittelt,

**2. als Beauftragter des Herstellers oder Vertreibers**

a) entgegen § 21 Abs. 2 Nr. 1 für gefährliche Güter Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) verwendet,

- b) entgegen § 21 Abs. 2 Nr. 2 gefährliche Güter zusammenpackt,
- c) entgegen § 21 Abs. 2 Nr. 3 Verpackungen, Umverpackungen, Ladungseinheiten (Unit Loads), Großpackmittel (IBC) oder Beförderungseinheiten übergibt,

**3. als Aussteller des Beförderungspapiers**

- a) entgegen § 21 Abs. 3 Nr. 1 ein Beförderungspapier erstellt,
- b) entgegen § 21 Abs. 3 Nr. 2 gefährliche Güter zusammen aufführt,
- c) entgegen § 21 Abs. 3 Nr. 3 ein Beförderungspapier übergibt,

**4. als für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortlicher**

- a) entgegen § 21 Abs. 4 Nr. 1 Verpackungen oder Großpackmittel (IBC) in Beförderungseinheiten staut,
- b) entgegen § 21 Abs. 4 Nr. 2 Beförderungseinheiten übergibt,
- c) entgegen § 21 Abs. 4 Nr. 3 die Bescheinigung ausstellt,

**5. als für den Umschlag Verantwortlicher**

- a) entgegen § 21 Abs. 5 Nr. 1 gefährliche Güter auf einem Seeschiff staut,
- b) entgegen § 21 Abs. 5 Nr. 2 Verpackungen, Umverpackungen, Großpackmittel (IBC), Ladungseinheiten (Unit Loads) oder Beförderungseinheiten verlädt,
- c) entgegen § 21 Abs. 5 Nr. 3 nicht sicherstellt, daß die zuständige Behörde bei Unfällen unterrichtet wird,

**6. als Reeder**

a) entgegen § 21 Abs. 6 Nr. 1 gefährliche Güter befördert,

b) entgegen § 21 Abs. 6 Nr. 2 ein Seeschiff einsetzt,

**7. als Schiffsführer**

a) entgegen § 21 Abs. 7 Nr. 1 gefährliche Güter befördert,

b) entgegen § 21 Abs. 7 Nr. 2 schriftliche Stauanweisungen festlegt,

c) entgegen § 21 Abs. 7 Nr. 3 oder 5 mit einem Seeschiff gefährliche Güter befördert,

d) entgegen § 21 Abs. 7 Nr. 4 Verpackungen, Umverpackungen, Großpackmittel (IBC), Ladungseinheiten (Unit Loads) oder Beförderungseinheiten verlädt,

**8. als Beauftragter entgegen § 21 Abs. 8 schriftliche Stauanweisungen festlegt oder**

**9. als für die Ladung verantwortlicher Offizier entgegen § 21 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.

**§ 23**

**Inkrafttreten, Außerkrafttreten von Vorschriften**

**Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. August 1995 (BGBl. I S. 1077) außer Kraft.**

**Der Bundesrat hat zugestimmt.**

**Bonn, den                      1997  
Bundesministerium für Verkehr**

## **Amtliche Begründung**

### **I. Allgemeines**

1. Die Neufassung der Gefahrgutverordnung See wird erforderlich, um den seit 1991 gewonnenen neuen Erkenntnissen bei der Abwicklung von Transporten gefährlicher Güter mit Seeschiffen - insbesondere auch nach Unfällen - Rechnung tragen zu können. Außerdem sind im Bereich des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See Rechtsentwicklungen eingetreten, die es ermöglichen, in der Gefahrgutverordnung See die Regelungen für Gas- und Chemikaliientankschiffe zu vereinfachen.

Die Verordnung enthält nur solche allgemeinen Vorschriften, die zur Inkraftsetzung des weltweit zur Einführung empfohlenen Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) und der im Ergänzungsband enthaltenen Regelungen (EMS, MFAG, BC-Code) unbedingt erforderlich sind.

2. Der IMDG-Code deutsch ist die amtliche deutsche Übersetzung des von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) bekanntgemachten englischsprachigen IMDG-Code. Er gilt seit 1. Januar 1997 in der Fassung des Amendment 28-96. Aufgrund einer Empfehlung des Schiffsicherheitsausschusses aus dem Jahre 1960 ergibt sich für alle Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) die Verpflichtung, den Code in der jeweils geltenden Fassung rechtsverbindlich für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen einzuführen. Auf Kap. VII Regel 1 Abs. 3 des genannten internationalen Übereinkommens wird hingewiesen.

Die zum 1. Januar 1997 international eingeführten Rechtsänderungen berücksichtigen die chemisch-physikalische Entwicklung im Bereich der gefährlichen Güter, insbesondere aber dienen sie der Einführung neuer Transporttechniken in Anpassung an die Empfehlungen der Vereinten Nationen für den Transport gefährlicher Güter. Im letzteren Fall wird dadurch eine Harmonisierung mit den anderen verkehrsträgerbezogenen Regelungen für den Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehr erreicht. Dies ist für den Seeschiffsverkehr von besonderer Bedeutung, da die unterschiedlichen Verkehrssysteme in den Häfen jeweils aufeinandertreffen.

Für die Bundesrepublik Deutschland wird die Rechtsverbindlichkeit des IMDG-Code deutsch durch eine starre Verweisung auf die im Bundesanzeiger bekanntgegebene Fassung erreicht. Die vorliegende Verordnung dient insoweit der Einführung der zum 1. Januar 1997 durch das Amendment 28-96 beschlossenen Änderungen.

3. Die mit der Gefahrgutverordnung See durch die Bezugnahme auf den im IMDG-Code deutsch eingeführten neuen Sicherheitsstandards können im Einzelfall bei den Betroffenen, das sind insbesondere die chemische Industrie und Reeder, zu höheren Kostenbelastungen führen und tendenziell preissteigernd wirken, ohne daß sich Preisanhebungen von vornherein quantifizieren lassen. 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, ist dies jedoch hinzunehmen. Alternative Lösungen müssen nicht in Betracht gezogen werden, weil bei der Weiterentwicklung der internationalen Sicherheitsstandards die betroffenen Wirtschaftskreise über internationale Verbände ständig beteiligt sind. Evtl. Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, daß sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht ergeben.

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

4. Die Neufassung der Gefahrgutverordnung See trägt darüber hinaus auch Gesichtspunkten der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung dadurch Rechnung, daß im Gegensatz zur geltenden Fassung die Vorschriften im wesentlich gestrafft und noch mehr als früher durch Verweise auf den IMDG-Code deutsch nur der weltweit zur Anwendung gelangende internationale Sicherheitsstandard umgesetzt wird.

## **II. Zu den Einzelvorschriften**

### **§ 1 - Anwendungsbereich -**

**Zu Absatz 1:**

Die Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form umfaßt gefährliche Güter in Versandstücken (Verpackungen, Umverpackungen und Großpackmittel - in Einzelfällen bei Gegenständen auch unverpackt -), in Containern in loser Schüttung, in Tankcontainern in flüssiger oder gasförmiger Form, sowie in Versandstücken auf Beförderungseinheiten des Landverkehrs (Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge). Die materiellen Anforderungen für den Transport enthält der IMDG-Code deutsch.

Für die Beförderung in fester Form als Massengut mit Seeschiffen (dies ist die Beförderung gefährlicher Güter, die weder in Versandstücken, Containern, Tankcontainern noch in Beförderungseinheiten des Landverkehrs verpackt bzw. geladen sind) befinden sich die materiellen Anforderungen in den Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen, die ihrerseits eine amtliche deutsche Übersetzung des Code für die Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut darstellen.

Für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (flüssiger Gase und flüssiger Chemikalien) in Tankschiffen sind die Bau- und Ausrüstungsanforderungen zwischenzeitlich völkerrechtlich verbindlich in Kapitel VII Abschnitte B und C von SOLAS festgelegt. Dies ermöglicht für den Bereich der Tankschiffahrt in dieser Verordnung nur solche Anforderungen festzulegen, die noch nicht durch SOLAS geregelt wurden. Langfristig ist geplant, diese Regelungen in andere Rechtsvorschriften für

den Seeschiffsverkehr, insbesondere Schiffssicherheitsverordnung und Seeschiffahrtsstraßenordnung, zu überführen, da hier für den deutschen Rechtsbereich die Umsetzung der SOLAS-Vorschriften für Tankschiffe vorgenommen werden soll.

**Zu Absatz 2:**

Durch den Begriff „Seeschiffe, die die Bundesflagge führen“, werden unabhängig von ihrer Größe alle Kauffarteeschiffe und sonstige zur Seefahrt bestimmten Schiffe erfaßt, die unter § 1 Abs. 1 des Flaggenrechtgesetzes fallen. Diese Seeschiffe unterliegen unabhängig vom Ort ihres Aufenthaltes, also auch in einem Hafen außerhalb des Hoheitsbereiches der Bundesrepublik Deutschland, den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See. Zur Aufrechterhaltung des notwendigen internationalen Handelsaustausches ist es jedoch erforderlich, für solche Seeschiffe ausdrücklich zuzulassen, daß sie von den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See abweichen dürfen, wenn das maßgebende Recht in einem ausländischen Ladehafen andere Regelungen vorschreibt oder zuläßt. Um für den deutschen Hoheitsbereich insbesondere auch für die Seehäfen unter den Gesichtspunkten des Umweltschutzes bei dieser Vorgehensweise negative Auswirkungen zu vermeiden, ist den zuständigen Behörden zugestanden worden, einen Nachweis verlangen zu können, um die Abweichungen erkennbar und mögliche Sicherheitsauflagen möglich zu machen.

**Zu Absatz 3 und 4:**

Hier ist geregelt, welchen Bestimmungen der Gefahrgutverordnung See Seeschiffe unterliegen, die nicht die Bundesflagge führen. Dabei richtet sich der Grad der Anwendung der Vorschriften der Gefahrgutverordnung See danach aus, zu welchem Zweck sich diese Schiffe im deutschen Hoheitsbereich aufhalten und welche Tätigkeiten im Hoheitsbereich ausgeübt werden.

Findet nur ein Aufenthalt - aus welchen Gründen auch immer - statt, ohne daß gleichzeitig Handlungen, wie sie nachfolgend angesprochen sind, durchgeführt werden, wird es als ausreichend angesehen, die durch SOLAS für Beförderungen gefährlicher Güter festgelegten besonderen Bescheinigungen vorlegen zu müssen. Beim Durchfahren des deutschen Hoheitsbereiches - abgesehen es handelt sich um den NOK - werden in der Gefahrgutverordnung See sonst keine Anforderungen er-

hoben, weil insofern das UN-Seerechtsübereinkommen die erforderlichen Vorschriften enthält.

Deutsche Behörden können diesen Nachweis insbesondere über das in SOLAS vorgeschriebene Zeugnis für Seeschiffe, die gefährliche Güter befördern, verlangen.

Ein Seeschiff unter fremder Flagge mit gefährlichen Gütern, welches einen Ort im deutschen Hoheitsbereich anläuft oder den NOK durchfährt, muß die in Absatz 4 genannten Sicherheitsvorschriften der Gefahrgutverordnung See beachten, die für die Transportbeteiligten insbesondere Meldepflichten für den Fall eines Unfalles, im besonderen nach Freiwerden gefährlicher Güter, festlegen.

Das Anlaufen eines Ortes im deutschen Hoheitsbereich kann aus den verschiedensten Gründen erfolgen. Soweit es sich nur z. B. um Proviantnahme, für Zwecke der Reparatur oder das Löschen gefährlicher Ladung handelt, erscheinen die in Bezug genommenen Vorschriften zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Sicherheit ausreichend.

Laden Seeschiffe mit fremder Flagge in deutschen Häfen gefährliche Güter, müssen sie die Vorschriften der Gefahrgutverordnung See beachten, es sei denn, in den einzelnen Vorschriften ist die ausschließliche Anwendung auf Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, beschränkt.

**Zu Absatz 5:**

Hier wird klargestellt, 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 erforderlich sind und alle sonstigen Güter, z.B. Sauerstoff für Schweißgeräte, Farben und Lösungsmittel, die üblicherweise an Bord von Seeschiffen vorgehalten werden, um Reparaturen durchführen zu können.

Zu Absatz 6:

Seeschiffe der Bundeswehr und anderer Streitkräfte unterliegen dann nicht den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See, wenn Gründe der Verteidigung für die Beförderung gefährlicher Güter vorliegen. Der Begriff Bundeswehr umfaßt nicht nur die Streitkräfte, sondern auch die Bundeswehrverwaltung (z. B. Schiffe der Rüstung). Streitkräfte anderer Nationen, die sich aufgrund gesetzlicher Vorschriften, z. B. dem Streitkräfteaufenthaltsgesetz, oder völkerrechtlicher Verträge, z. B. dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut, im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, sind hierin eingeschlossen. In Fällen, in denen gefährliche Güter auf Seeschiffen der Bundeswehr und anderer Streitkräfte befördert werden, ist die Sicherheit während der Beförderung durch gleichwertige Vorschriften sicherzustellen.

## § 2 - Gefährliche Güter -

Zu Nummer 1:

Hier ist bestimmt, daß gefährliche Güter diejenigen sind, die unter die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Code deutsch fallen. Die Klasseneinteilung geht auf Empfehlungen der Vereinten Nationen für alle Verkehrsträger zurück. Grundsätzlich ist dadurch sichergestellt, daß bei allen Verkehrsträgern gefährliche Güter den gleichen Klassen zugeordnet werden und dadurch Umklassifizierungen z.B. beim Übergang von einem Verkehrsträger auf den anderen (z.B. Binnenschiff/Seeschiff) Vorschriftenbrüche oder Umklassifizierungen mit erheblichen Folgekosten vermieden werden.

Zu Nummer 2:

Bei Beförderung in fester Form als Massengut wird durch die Bezugnahme auf die Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladung bei der Beförderung mit Seeschiffen erreicht, daß die betreffenden Güter dann den besonderen Bestimmungen der Gefahrgutverordnung See unterliegen, wenn sie in dieser Regelung als gefährliche Güter klassifiziert sind. Hier kann es zu Abweichungen zum IMDG-Code deutsch kommen, weil aufgrund der physikalischen Eigenschaften bestimmter Güter besondere Gefahrenumstände für das Schiff eintreten können, die dann für die Zuordnung als gefährlich zu berücksichtigen sind. Dies erscheint jedoch unschädlich, da auch hier Regelungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Grunde liegen.

### § 3 - Zulassung zur Beförderung

#### **Zu Absatz 1:**

Hier ist der Grundsatz festgelegt, daß gefährliche Güter zur Beförderung auf Seeschiffen nur übergeben und nur befördert werden dürfen, wenn die in § 2 genannten Vorschriften eingehalten sind. Nach Satz 2 müssen zusätzlich zu den in § 2 genannten Vorschriften auch solche Regelungen beachtet werden, die vom Bundesministerium für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekanntgemacht worden sind. Es handelt sich um Richtlinien nichttechnischer und technischer Art, mit denen unbestimmte Rechtsbegriffe im IMDG-Code deutsch ausgefüllt werden. Als Beispiel ist auf den Bereich ortsbewegliche Tanks (Tankcontainer) zu verweisen, da damit für die Rechtsanwender eine unbedingt notwendige Klarstellung erfolgt. Für Off-Shore-Versorger, die gefährliche Güter befördern, sind darüber hinaus Vorschriften zu beachten, die die IMO mit der Resolution 873 (16) den Mitgliedstaaten zur Überführung in nationales Recht empfohlen hat. Eine Bußgeldbewehrung ist in diesen Fällen bewußt nicht vorgesehen worden.

#### **Zu Absatz 2:**

Hiernach ist es zulässig, daß anstelle der in § 2 Nr. 1 und 2 genannten Vorschriften (IMDG-Code deutsch/Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen) in amtlicher deutscher Übersetzung auch die entsprechenden englischen oder in einer anderen amtlichen Sprache der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vorliegenden vergleichbaren Regelungen angewendet werden können.

#### **Zu Absatz 3:**

Hier werden Besonderheiten für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, geregelt, wenn die Transporte zwischen Staaten stattfinden, ohne daß der deutsche Hoheitsbereich berührt wird. Das Vorhalten besonderer Erklärungen über die Annahme bzw. bei Annahmeverweigerung über die Rücknahme der gefährlichen Abfälle soll sicherstellen, daß auf Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, für Schiff und Besatzung nicht etwa dadurch Gefahrenumstände eintreten, die daraus entstehen können, wenn übernommene gefährliche Abfälle

nicht entsorgt bzw. wieder zurückgegeben werden können. Diesen Vorschriften liegen Erfahrungen aus den Jahren 1987/1988 zugrunde.

**Zu Absatz 4:**

Hier ist eine Besonderheit für deutsche Seehäfen für den Fall geregelt, daß gefährliche Güter von einem Seeschiff auf ein anderes Seeschiff umgeschlagen und dann weiter befördert werden. Dies gilt z.B. für Seeschiffe, die nach dem für einem ausländischen Ladehafen geltenden Recht gefährliche Güter geladen haben, welches nicht mit der Gefahrgutverordnung See, insbesondere dem IMDG-Code deutsch, übereinstimmt. Damit soll den nach Landesrecht zuständigen Behörden ausdrücklich die Berechtigung zugestanden werden, einen Nachweis über eine dem IMDG-Code deutsch vergleichbare Sicherheit fordern zu können.

**Zu Absatz 5:**

Hier ist eine vorherige Anmeldung 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, geregelt. 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 nach Möglichkeit nicht gefährdet werden.

**Zu Absatz 6:**

Seeschiffahrtsstraßen sind in der Seeschiffahrtsstraßenordnung bzw. in der Schifffahrtsordnung Emsmündung definiert.

**§ 4 - Sicherheitspflichten -**

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.

§ 5 - Anforderungen für Verpackungen und Großpackmitteln (IBC)

**Zu Absatz 1:**

Hier ist festgelegt, daß Hersteller und Verteiler nur dann gefährliche Güter mit Seeschiffen befördern dürfen, wenn die Verpackungen und Großpackmittel nach einem zugelassenen Baumuster hergestellt worden sind. Dies wird durch eine besondere Kennzeichnung (den sog. UN-Verpackungscode) für die Transportbeteiligten sichtbar. Eine weitere Voraussetzung ist, daß die Verwendung der einzelnen Verpackungs/Großpackmittel (IBC)-Art für das zu befördernde gefährliche Gut zulässig ist.

Die Anforderungen entsprechen einem multimodalen Sicherheitslevel der Vereinten Nationen, der über verschiedene Prüfungen an Prototypen der einzelnen Art nachzuweisen ist.

Darüber hinaus muß beim Seeschiffstransport den Wetterverhältnissen besonders Rechnung getragen werden, da hierdurch weitere Belastungen auf die jeweilige Verpackung 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 oder anderen zusätzlichen Umverpackungen und Verladung von Verpackungen in Containern, berücksichtigt werden können.

**Zu Absatz 2:**

Hier wird geregelt, daß Verpackungen/Großpackmittel (IBC) auch dann für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen verwendet werden dürfen, wenn sie den internationalen Vorschriften für den Straßen- und Eisenbahntransport (ADR/RID) entsprechen. Dies trägt den Gesichtspunkten des multimodalen Transports Rechnung. Dies erscheint auch deshalb vertretbar, weil die maßgebenden Anforderungen in den genannten Vorschriften ebenfalls auf die Empfehlungen der Vereinten Nationen zurückgehen wie im Seeschiffsverkehr. Im übrigen ist die Kennzeichnung für derartige Verpackungen/Großpackmittel (IBC) gleich.

**Zu Absatz 3:**

Unter Zulassungskennzeichen im Sinne dieser Vorschriften ist der sogenannte UN-Verpackungscode zu verstehen. Das in ihm enthaltene Leistungskennzeichen (X, Y oder Z) ermöglicht in Verbindung mit der jedem gefährlichen Gut zugeteilten Verpackungsgruppe auch für Kontroll- und Überwachungsbehörden schnell festzustellen, ob eine Verpackung/Großpackmittel (IBC) zulässigerweise verwendet wird.

**Zu Absatz 4:**

Werden Verpackungen/Großpackmittel (IBC) z.B. in einen Container, auf ein Straßenfahrzeug oder in einen Eisenbahngüterwagen geladen, müssen in der Beförderungseinheit - sofern in ihnen unterschiedliche gefährliche Güter geladen sind - die Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Code eingehalten werden, um sicherheitsbeeinträchtigende Zustände auszuschließen. Außerdem muß sichergestellt werden, daß die Beladung der Beförderungseinheiten so erfolgt ist, daß eine ausreichende Ladungssicherheit unter Berücksichtigung der zu erwartenden Beanspruchungen während der Beförderung gewährleistet ist. Hierzu wird auf die entsprechenden Anforderungen in den IMO-Containerpackrichtlinien verwiesen.

**§ 6 - Zusammenpacken -**

Es liegt in der Verantwortlichkeit des Herstellers oder Vertreibers gefährlicher Güter, wenn er gefährliche Güter einer oder mehrerer Klassen miteinander oder mit nicht gefährlichen Gütern in einer Verpackung/Großpackmittel (IBC) zusammenpackt. Da im IMDG-Code für die Stauung von Versandstücken mit gefährlichen Gütern auf Seeschiffen sowie in den Beförderungseinheiten unter besonderer Berücksichtigung der Gefahreigenschaften Trenngebote enthalten sind, ist es zwingend erforderlich, diesen Sicherheitslevel auch auf das Versandstück selbst zu übertragen. Wird zusammengepackt, müssen Außenverpackungen verwendet werden, die für das gefährlichste zusammengepackte Gut erhoben werden. Der IMDG-Code deutsch regelt diesen Sachverhalt - anders als in den internationalen Vorschriften des Straßen- und Eisenbahnverkehrs - nur für den Fall, daß begrenzte Mengen gefährlicher Güter befördert werden. Insofern war dieser Sachverhalt durch die Vorschriften der Gefahrgutverordnung See für Deutschland zu regeln.

**§ 7 - Kennzeichnen, Markieren, Beschriften und Plakatieren -**

Hier wird unter Hinweis auf den IMDG-Code deutsch vorgeschrieben, daß alle Versandstücke und Beförderungseinheiten mit den vorgeschriebenen Gefahrzetteln (Kennzeichen), mit Markierungen (z.B. für meeresverschmutzende Stoffe) sowie mit dem richtigen technischen Namen zu beschriften sind, wenn sie im Seeschiffsverkehr versandt werden. Das Plakatieren betrifft das Anbringen der Gefahrzettel (Kennzeichen) in einer Größe von mindestens 25 Zentimeter Seitenlänge auf den Beförderungseinheiten.

Besonders ist klargestellt worden, daß es in der Verantwortung des Herstellers oder Betreibers gefährlicher Güter liegt, wenn er zusätzliche Kennzeichen und Beschriftungen anbringt. Dieses Zugeständnis war an die Voraussetzung zu knüpfen, daß damit kein Widerspruch zu den Bestimmungen des IMDG-Code deutsch eintritt. Insbesondere muß durch einen entsprechenden Abstand solcher zusätzlicher Kennzeichnungen und Aufschriften sichergestellt werden, daß die Warnwirkung der vorgeschriebenen Kennzeichen und Beschriftungen nicht verloren geht.

**§ 8 - Begleitpapiere -**

**Zu Absatz 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 eine verantwortliche Erklärung zu erstellen. Diese kann als Dokument erstellt oder durch Datenverarbeitungssysteme übermittelt werden. Von großer Bedeutung ist, daß in dieser Erklärung bescheinigt wird, daß die jeweils zutreffenden Vorschriften der Gefahrgutverordnung See einschließlich des IMDG-Code deutsch eingehalten 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 daß sich die Güter in einem für die Beförderung geeignetem Zu-

stand befinden. Nur bei nachgeprüfter Einhaltung dieser Vorschriften kann sichergestellt werden, daß der Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen unter Gesichtspunkten der größtmöglichen Sicherheit, d. h. ohne Gefährdung für Schiffsbesatzung und 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.

**Zu Absatz 2:**

Es wird nunmehr der neutrale Begriff des „Beförderungspapiers“ verwendet. Formvorschriften jeglicher Art entfallen. Dies soll auch im Seeschifftransport gefährlicher Güter ermöglichen, Harmonisierungsbestrebungen der Vereinten Nationen für die Einführung eines multimodalen Musters eines Beförderungspapiers zu unterstützen. Wegen der Sicherheitsrelevanz der richtigen und vollständigen Übernahme der Angaben aus der verantwortlichen Erklärung in das Beförderungspapier wird ausdrücklich vorgeschrieben, daß neben dem Firmennamen und Sitz der Name desjenigen anzugeben ist, der das Beförderungspapier ausstellt. Mit dieser Regelung wird dem Gesichtspunkt Rechnung getragen, daß Datenverarbeitungssysteme auch in diesem Bereich eingesetzt werden.

**Zu Absatz 3:**

Hier werden für gefährliche Güter verschiedener Klassen hinsichtlich der Aufführung in einem Beförderungspapier aus Sicherheitsgründen Einschränkungen dann ausgesprochen, wenn nach dem IMDG-Code deutsch Trenngebote für den Laderaum des Seeschiffes bzw. damit auch für die Beförderungseinheit bestehen.

**Zu Absatz 4:**

Besondere Bescheinigungen 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 deutsch wie in den in Bezug genommenen Containerpackrichtlinien vorhanden. Dieser Erklärung kommt große Sicherheitsbedeutung zu, da die Transportbeteiligten auf einem Seeschiff bei Beförderungseinheiten einen Schaden erst dann erkennen, wenn gefährliches Gut aus einer nicht ordnungsgemäß verladenen oder verschlossenen Verpackung z. B. aufgrund mangelnder Ladungssicherung austritt.

**Zu Absatz 5:**

Hier ist die Verpflichtung festgelegt, daß alle weiteren für die Beförderung erforderlichen Unterlagen im Beförderungspapier zu vermerken sind und, soweit dies zutrifft, auch beigelegt 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 deutsch z. B. hinsichtlich der Beschaffenheit bestimmter Güter (Trocknung, Lagerzeit) beizufügen sind. Werden nicht Dokumente, sondern Datenverarbeitungssysteme verwendet, muß bei der Weitergabe im Datenverarbeitungssystem auf die Unterlagen hingewiesen werden. Sowohl in diesem Fall sowie für den nicht auszuschließenden Fall, daß im Beförderungspapier zutreffende Unterlagen nicht vermerkt sind, ist eine ausdrückliche Übergabeverpflichtung an den Schiffsführer festgelegt worden.

**§ 9 - Anmeldung und Verladung -**

**Zu Absatz 1:**

Hier wird die rechtzeitige Ankündigung einer Sendung mit gefährlichen Gütern gegenüber dem Beförderer geregelt. In der Regel ist dies der Reeder oder ein von ihm beauftragter Spediteur, der in seinem Namen tätig wird. Um die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für eine vorschriftsgemäße Ladung auf Seeschiffen treffen zu können, müssen mindestens die gleichen Angaben übermittelt werden, wie sie für die verantwortliche Erklärung nach § 8 Abs. 1 gefordert werden. Diese Regelung

geht davon aus, daß im Innenverhältnis (der Reedereien oder falls zwischengeschaltet, in Verbindung mit dem Seehafenspediteur) der Schiffsführer des für die Verladung der gefährlichen Güter vorgesehenen Seeschiffes so früh als möglich informiert wird. Diese Vorschrift überläßt es den Transportbeteiligten, ob diese Anmeldung schriftlich, fernmündlich, mündlich oder per Fax oder ggf. auch durch Benutzung von Datenverarbeitungssystemen durchgeführt wird.

#### **Zu Absatz 2:**

Vor Beginn der Verladung gefährlicher Güter auf einem Seeschiff müssen dem Beförderer das Beförderungspapier und die weiteren Unterlagen vorliegen. Diese Vorschrift legt bewußt den dafür in Frage kommenden Personenkreis nicht fest. Diese Vorschrift läßt es zu, daß der Schiffsführer überhaupt nicht mehr in den Besitz der Begleitpapiere (das sind das Beförderungspapier und gegebenenfalls sonstige Unterlagen) gelangt, sondern daß statt dessen die sicherheitsrelevanten Angaben über die gefährliche Ladung in Form einer Liste übermittelt werden. Je nachdem, von welcher Variante Gebrauch gemacht wird, ergibt sich aus Absatz 2 auch die Verpflichtung, schriftlich festzulegen, wie gefährliche Güter zu stauen sind. Dies hat unter Berücksichtigung der Stau- und Trennvorschriften in der allgemeinen Einleitung des IMDG-Code deutsch aber auch unter besonderer Berücksichtigung der gutspezifisch festgelegten Stau- und Trennvorschriften auf den einzelnen Stoffseiten des Codes zu erfolgen. Werden Datenverarbeitungssysteme eingesetzt, müssen der für den Umschlag Verantwortliche und der Schiffsführer informiert werden.

#### **Zu Absatz 3:**

Die tatsächlich die Beladung des Seeschiffes durchführenden Personen (an dieser Stelle „mit für den Umschlag Verantwortliche“ beschrieben) müssen die Angaben in der Stauanweisung beachten. Der Schiffsführer hat eine nachgeschaltete Verantwortung dergestalt, daß er die Einhaltung der Anweisungen in der Stauanweisung und der Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Code deutsch im erforderlichen Umfang überprüft.

#### **Zu Absatz 4:**

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 Übergang der Verantwortung von ihm z. B. auf einen mit dieser Aufgabe ausdrücklich beauftragten Ladeoffizier ist nicht ausgeschlossen. Die in Bezug genommene Regelung geht auf eine Empfehlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zurück.

**Zu Absatz 5:**

Die für den Transport gefährlicher Güter verwendeten Verpackungen, Großpackmittel und sonstigen Beförderungseinheiten dürfen nicht auf einem Seeschiff verladen werden, wenn die Gefahr des Ladegutaustritts besteht. Ob eine sichere Beförderung bei äußerlich beschädigten Verpackungen noch zulässig ist, bedarf der Beurteilung im Einzelfall durch den jeweils Verantwortlichen.

#### **§ 10 - Erste-Hilfe-Maßnahmen -**

Mit dieser Vorschrift soll erreicht werden, daß auch bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut die Regeln über medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen angewandt werden die bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form immer zu beachten sind. Sie sind Teil des in Bezug genommenen IMDG-Code deutsch. In den maßgeblichen Regelungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation für Tankschiffe sind insofern keine Bestimmungen enthalten.

#### **§ 11 - Schulung -**

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 vorliegen.

#### **§ 12 - Mitführen von Unterlagen auf Seeschiffen -**

**Zu Absatz 1:**

Nur für Seeschiffe, die die Bundesflagge führen, wird eine Verpflichtung zum Mitführen dieser Verordnung ausgesprochen. Im übrigen müssen unabhängig von der Flagge, die das Seeschiff führt, unter Berücksichtigung der Vorschriften in § 1 der IMDG-Code, Begleitpapiere oder die besondere Liste oder der Stauplan sowie die Bescheinigung darüber, daß das Seeschiff für die Beförderung gefährlicher Güter geeignet ist, mitgeführt werden.

Bei Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut tritt anstelle des IMDG-Code die entsprechende Regelung der IMO (der sogenannte Bulk-Code sowie die Regelungen über medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen.

**Zu Absatz 2:**

Die Anforderung für den Reeder, „dafür zu sorgen“ bedeutet, daß er die erforderlichen Unterlagen für jedes Seeschiff beschaffen muß.

**Zu Absatz 3:**

Absatz 3 läßt ausdrücklich zu, daß die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation bekanntgemachten Regelungen, also der IMDG-Code und der sogenannte Bulk-Code, auch in einer fremdsprachlichen Ausgabe - dies wird in der Regel englisch sein - mitgeführt werden dürfen.

**Zu Absatz 4:**

Die Ladeliste 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 bzw. 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.

**Zu Absatz 5:**

Folgerichtige Verpflichtung für den Schiffsführer, Unterlagen oder Ausdrücke aus

Datenverarbeitungssystemen, insbesondere nach Unfällen den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

### § 13 - Unterrichtung und Ausrüstung -

#### **Zu Absatz 1:**

Der Schiffsführer muß dafür sorgen, daß Besatzung und Fahrgäste über gefährliche Ladung, die sich an Bord befindet, unterrichtet werden. Dies betrifft nicht nur die Art der gefährlichen Güter, sondern insbesondere auch Angaben darüber, auf welchem Teil (Deck) gegebenenfalls ergänzt durch einen Laderaum sich die gefährlichen Güter befinden. Vorsorglich müssen Besatzung und Fahrgäste über Verhaltensmaßregeln für den Fall von Unregelmäßigkeiten unterrichtet werden. Diese Unterrichtung ist in ihrer Form vom Schiffsführer zu bestimmen. Der Sicherheitszweck kann auch über Aushänge erreicht werden.

#### **Zu Absatz 2:**

Die gleichen Pflichten gelten, wenn sich an Bord eines Seeschiffes nicht zur Besatzung gehörende Personen aufhalten, also vorübergehend dort tätig sind.

#### **Zu Absatz 3:**

Hiernach werden Reeder ausdrücklich verpflichtet, Seeschiffe in Übereinstimmung mit den zu beachtenden Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation spezifisch für den Gefahrguttransport auszurüsten. Diese Verpflichtung ist festgelegt worden, weil hiermit hohe Kosten verbunden sein können. Die sich aus den in Bezug genommenen Regelungen ergebende Ausrüstung ist zusätzlich zu der allgemein durch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vorgeschriebene Ausrüstung mitzuführen. Dem Schiffsführer obliegt die Verantwortung dafür zu sorgen, daß die Ausrüstung sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet.

Die Überwachung der Ladung ist grundsätzlich eine Aufgabe für den Schiffsführer. Er kann sie nach den Vorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auf andere Personen delegieren. Die Zeitfolge der Überwachung ist nur allgemein mit dem Wort „regelmäßig“ umschrieben worden, da die Verhältnisse auf den Seeschiffen so

unterschiedlich sind, daß eine allgemeine Zeitfolge bzw. eine konkrete Angabe nicht erfolgen konnte. In der Regel dürfte diese Überwachung in Form einer Stichprobenkontrolle durchzuführen sein. Durchgeführte Überwachungen sind in das Schiffstagesbuch einzutragen. Hiermit soll auch für die Überwachungsbehörden insbesondere nach Unfällen geprüft werden können, ob der Schiffsführer oder die von ihm damit beauftragte Person diese sicherheitsrelevante Vorschrift vollzogen hat.

#### § 15 - Verbot des Rauchens und der Verwendung von Feuer und offenem Licht -

##### **Zu Absatz 1:**

Hier wird zielgerichtet für den Bereich des Seeschiffes mit gefährlicher Ladung ein Rauchverbot und ein Verbot zur Verwendung von Feuer und offenem Licht ausgesprochen. Dies gilt auch dort, wo sie umgeschlagen bzw. gestaut worden sind. Nur mit dieser zielgerichteten Vorschrift kann davon ausgegangen werden, daß die Verbotsvorschrift auch eingehalten wird.

##### **Zu Absatz 2:**

Der Schiffsführer hat die Verantwortung für die Festlegung der vorgenannten Bereiche. Er muß durch eine gehörige Überwachung dafür Sorge tragen, daß die Verbote auch befolgt werden.

#### § 16 - Elektrische Anlagen in Laderäumen -

##### **Zu Absatz 1:**

Diese Anforderungen haben nur noch Bedeutung für solche Seeschiffe, die einen Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen haben. Dafür gilt das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See nicht. Die Zuständigkeitsregelung entspricht der der Schiffsicherheitsverordnung.

§ 17 - Örtliche Sicherheitsvorschriften -

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.

§ 18 - Meldepflichten -

Zu Absatz 1:

Meldepflichtig sind solche 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 im einzelnen zu beachtenden 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.

Zu Absatz 2:

Alle an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten, also Hersteller, Vertreiber, Reeder, Umschlagbetriebe, Schiffsführer und Empfänger müssen auf Verlangen der 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.

**Zu Absatz 3:**

Da das Bundesministerium für Verkehr 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 Gefahrgutvorschrift gemeldet werden.

**§ 19 - Ausnahmen -**

**Zu Absatz 1:**

Die hier genannten Behörden haben nur noch bezogen auf den Einzelfall die Möglichkeit, für eine oder mehrere gleichartige Transporte Ausnahmen von der Verordnung zuzulassen. Voraussetzung ist, daß unter Berücksichtigung der in einer Ausnahme festgelegten abweichenden Regelung die Sicherheit während der Beförderung gewährleistet ist. Dabei darf es sich nicht um solche Fälle handeln, in denen nach dem IMDG-Code deutsch oder nach dem sogenannten Bulk-Code zuständigen Behörden (vgl. insofern auch § 20) die Möglichkeit zugestanden ist, solche Regelungen festzulegen. Welche Anforderungen in solchen Fällen an die Sicherheit zu stellen sind, muß bezogen auf den Einzelfall durch die zuständige Behörde entschieden werden. Hinsichtlich der Befugnis für Seeschiffe der Streitkräfte ist besonders darauf hinzuweisen, daß die sich aus der amtlichen Begründung zu § 1 Abs. 6 ergebende Erläuterung auch auf diesen Fall grundsätzlich zutrifft. Das BMVg erteilt für die Ladung auf Antrag Ausnahmegenehmigungen für andere Seeschiffe, z. B. Charterschiffe, die im Auftrag des BMVg oder der von ihm bestimmten Stelle aus Gründen der Verteidigung eingesetzt werden. Neben der amtlichen Begründung zum Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter liegen Gründe der Verteidigung u. a. dann vor, wenn die Bundeswehr außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt wird und dieser Einsatz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Dies gilt auch für Streitkräfte anderer Nationen, deren Ladung aus bundeseigenen Häfen befördert wird. Voraussetzung für eine Ausnahme ist, daß das Transportmittel für die Beförderung gefährlicher Güter zugelassen und unter Berücksichtigung der in einer Ausnahme festgelegten abweichenden Regelung die Sicherheit der Ladung während der Beförderung gewährleistet ist.

**Zu Absatz 2:**

Ausnahmen dürfen nur schriftlich und unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Unbefristete Ausnahmen für den Einzelfall sind demnach nicht vorgesehen und zulässig. In der Regel ist die Gültigkeit einer Ausnahme auf einen Zeitraum von längstens vier Jahre zu begrenzen, da davon ausgegangen werden kann, daß in dieser Zeit eine entsprechende Ergänzung für den IMDG-Code bzw. für den BULC-Code international beantragt werden kann und über sie auch in diesem Zeitraum entschieden worden ist.

**Zu Absatz 3:**

Die gegenseitige Unterrichtung der Behörden über erteilte Ausnahmen soll für deutsche Seehäfen sicherstellen, daß der Sicherheitsstandard nicht unterschiedlich festgelegt wird. Dem Bundesministerium für Verkehr soll mit der Information über erteilte Ausnahmen die Möglichkeit gegeben werden, die Vorschriftenlage den neuesten Erkenntnissen anpassen zu können.

**§ 20 - Zuständigkeiten -**

Hier sind die für die Durchführung dieser Verordnung zuständigen Stellen abschließend aufgeführt. Die Festlegung der Zuständigkeiten entspricht vergleichbaren Regelungen in den Gefahrgutrechtsvorschriften für andere Verkehrsträger. Sie trägt im übrigen den Rahmenvorschriften im Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter 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 zuständigen landesrechtlichen Behörden hergestellt wird.

**§ 21 - Verantwortlichkeiten -**

Diese Regelung soll den beim Seeschifftransport gefährlicher Güter Beteiligten deutlich machen, welche Verantwortlichkeiten sie in welcher Funktion haben. Da vorgesehen ist, in einer neuen Gefahrgutbeauftragtenverordnung Unternehmen, die derartige Verantwortlichkeiten haben, zur Bestellung von Gefahrgutbeauftragten zu

verpflichten, haben die Bestimmungen erhebliche Bedeutung über den Bereich der Gefahrgutverordnung See hinaus. Im übrigen entsprechen sie vergleichbaren Regelungen insbesondere in der Gefahrgutverordnung Straße und in der Gefahrgutverordnung Eisenbahn.

#### § 22 - Ordnungswidrigkeiten -

Rechtsförmliche Anbindung an § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter. Aus Absatz 4 dieser Vorschrift ergibt sich, daß Geldbußen bis zu einer Höhe von 100.000 DM 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. Die Bezeichnung der Ordnungswidrigkeitentatbestände konnte im Hinblick auf den neuen § 21 im Sinne einer Rechtsvereinfachung erleichtert werden.

#### § 23 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten von Vorschriften -

Hier wird das Inkrafttreten der Verordnung geregelt. Gleichzeitig ist die Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. August 1995 außer Kraft zu setzen. Übergangsvorschriften bedarf es nicht, da die durch die neue Verordnung eingeführten Sicherheitsstandards seit längerem bekannt sind.

06.02.98

**Beschluß  
des Bundesrates**

---

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

Der Bundesrat hat in seiner 721. Sitzung am 6. Februar 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

**1. Zu § 1 Abs. 1 Satz 2**

§ 1 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Für die Beförderung flüssiger Gase und flüssiger Chemikalien in Tankschiffen gelten § 3 Abs. 6, §§ 4, 8 Abs. 1 bis 3 und 5, § 9 Abs. 1 und 2, §§ 10, 11, 12 Abs. 1 Nr. 1 und 3 Buchstabe c, Absatz 2 und 5, §§ 13 bis 15, 17 bis 22 entsprechend."

**Begründung:**

In der Begründung zu § 1 Abs. 1 wird ausgeführt, für die Beförderung flüssiger Gase und flüssiger Chemikalien in Tankschiffen seien zwischenzeitlich die Bau- und Ausrüstungsanforderungen in SOLAS, Kapitel VII Abschnitte B und C völkerrechtlich verbindlich festgelegt, weshalb in der GGVSee nur solche Anforderungen festgelegt werden müßten, die noch nicht durch SOLAS geregelt worden sind.

Die in der GGVSee n.F. enthaltenen Bestimmungen über die Schulung (§ 11), die Verpflichtung des Reeders zur Ausrüstung des Schiffes mit bestimmten Unterlagen (§ 12 Abs. 2), die Verpflichtung, bestimmte Unterlagen vorzulegen (§ 12 Abs. 5), die Unterrichtung und Ausrüstung (§ 13), die Ausnahmen (§ 19), die Verantwortlichkeiten (§ 21) sowie die Ordnungswidrigkeiten (§ 22) sind in SOLAS nicht enthalten, weshalb § 1 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung entsprechend zu ergänzen ist.

**2. Zu § 1 Abs. 4**

In § 1 Abs. 4 ist die Angabe "§ 13 Abs. 1 und 2" durch die Angabe "§ 13 Abs. 1, 2 und Abs. 3 Satz 1" zu ersetzen.

**Begründung:**

Für Vorfälle mit gefährlichen Gütern im Geltungsbereich der Verordnung muß sichergestellt sein, daß das betroffene Schiff die notwendige Ausrüstung an Bord hat, um auf den Vorfall oder Unfall, wie im IMDG-Code oder MFAG/EMS vorgesehen, reagieren zu können. Das ist nur gewährleistet, wenn auch bei ausländischen Schiffen eine Ausrüstungsverpflichtung nach § 13 Abs. 3 Satz 1 gefordert und durchgesetzt wird. Sie entspricht dem international geforderten Standard (siehe auch Begründung zu § 13 Abs. 3).

**3. Zu § 1 Abs. 4**

In § 1 Abs. 4 ist:

- a) nach der Angabe "§ 18 Abs. 1" die Angabe ", § 21" einzufügen und
- b) das Wort "nachfolgenden" zu streichen.

**Begründung:**

zu a):

Da in § 1 Abs. 4 vorgesehen ist, § 22 GGVSee neuer Fassung für Seeschiffe unter fremder Flagge zusätzlich anzuwenden, die einzelnen Ordnungswidrigkeitentatbestände des § 22 aber jeweils auf einen Verstoß gegen die in § 21 geregelten Verantwortlichkeiten abstellen, muß § 21 in § 1 Abs. 4 aufgenommen werden.

zu b):

Damit die Bestimmungen für die Beförderung flüssiger Gase und flüssiger Chemikalien in Tankschiffen, die in § 1 Abs. 1 Satz 2 geregelt sind, auch auf Schiffe unter fremder Flagge Anwendung finden können, ist in § 1 Abs. 4 das Wort "nachfolgenden" zu streichen, da andernfalls die vorstehende Regelung des § 1 Abs. 1 Satz 2 ausgeschlossen wäre.

4. Zu § 2

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"Gefährliche Güter und zeitweiliger Aufenthalt";

b) der vorhandene Text wird Absatz 1, und es wird folgender Absatz 2 angefügt:

"(2) Zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung liegt vor, wenn dabei gefährliche Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) zeitweilig abgestellt werden oder aus sonstigen transportbedingten Gründen zeitweilig abgestellt werden. Auf Verlangen sind Beförderungsdokumente vorzulegen, aus denen Versand- und Empfangsort feststellbar sind. Versandstücke, Tankcontainer, Tanks und Kesselwagen dürfen während des zeitweiligen Aufenthalts nicht geöffnet werden."

Als Folge

ist jeweils in

§ 3 Abs. 1 und 2,

§ 12 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a,

§ 20 Nr. 1 und 10,

die Angabe "§ 2" durch die Angabe "§ 2 Abs. 1" zu ersetzen.

Begründung:

Ziel der Regelungen in § 1 Abs. 2 Nr. 1 erster Halbsatz des Gefahrgutgesetzes ist es, in Fällen, in denen sowohl die Definition der Lagerung als auch des zeitweiligen Aufenthalts erfüllt sind, alle einschlägigen Regelungen anzuwenden (Unberührtheitsklausel). D.h., im Ergebnis stehen die Regelungen verschiedener Rechtsbereiche nebeneinander und ergänzen sich.

Von diesem Grundsatz wird nach dem zweiten Halbsatz nur dann abgewichen, wenn das Gefahrgutrecht bei Vorliegen einer Beförderung für Sachverhalte aus Gründen der Sicherheit bei der Beförderung eine Regelungsermächtigung (§ 3 des Gesetzes) enthält und diese Sachverhalte in Rechtsvorschriften auf der Basis des Gefahrgutgesetzes regelt. Nur bezogen auf diese Sachverhalte verdrängt das Gefahrgutrecht Regelungen anderer Rechtsbereiche.

Auf welche Sachverhalte sich das beziehen kann, ergibt sich aus der Ermächtigungsregelung in § 3 sowie aus der zugehörigen Begründung des Gesetzes.

Andere, nicht nach diesem Grundsatz verdrängte Sachverhalte anderer Rechtsgebiete bleiben somit wirksam und sind weiterhin neben dem Beförderungssicherheitsrecht anzuwenden (z.B. Bau, Betrieb von Anlagen sowie anlagebezogene betriebliche Anforderungen).

Der Vorrang des Gefahrgutbeförderungsrechts kann sich nur auf Sachverhalte beziehen, für die das Gefahrgutgesetz eine Regelungsermächtigung enthält. Sie sind in § 3 Abs. 1 des Gesetzes abschließend aufgezählt.

Dort nicht genannte Sachverhalte anderer Rechtsvorschriften, die nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Gefahrgutgesetzes unberührt bleiben, sind demnach neben dem Gefahrgutbeförderungsrecht anzuwenden und zu berücksichtigen.

Damit werden z.B. die Sicherheit von Anlagen für den zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung betreffende Anforderungen an den Bau und die Ausrüstung, für die das Gefahrgutgesetz keine Regelungsermächtigung enthält, durch die hierfür vorhandenen Vorschriften des Bau- und Umweltschutzrechts bestimmt (anlagebezogene Anforderungen).

Auch vom Beförderungssicherheitsrecht nicht erfaßte oder geregelte Sachverhalte (z.B. Anforderungen an den Arbeitsschutz, an die persönliche Zuverlässigkeit oder den Umgebungsschutz nach den Regelungen der Störfallverordnung oder z.B. des Sprengstoff- oder Abfallrechts) bestimmen sich nach den zusätzlichen Anforderungen der einschlägigen Rechtsbereiche.

Bei dieser einerseits abgrenzenden andererseits kumulativen Rechtsanwendung der verschiedenen Regelungen würde für Anlagen, in denen sich gefährliche Güter beim zeitweiligen Aufenthalt befinden, insgesamt eine Sicherheit erzielt, die vergleichbaren Anlagen für die Lagerung gefährlicher Güter entspricht. Das von der Wirtschaft verschiedentlich angestrebte Ziel, durch Anwendung des Gefahrgutrechts die Anwendung anderer Rechtsbereiche abzuwehren oder zu verdrängen, findet somit nicht statt.

Die Zuordnung des "zeitweiligen Aufenthaltes" zur Beförderung ist auch aus den folgenden Gründen sinnvoll:

Beförderungssicherheitsvorschriften bestimmen z.B. für die Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung, Zusammenpackung, Trennung internationale Sicherheitsstandards, die eine in der Regel internationale Beförderung und den Wechsel der Transportmittel bei multimodalen Transporten nicht behindern. Die ununterbrochene Anwendung international abgestimmter Sicherheitsregelungen innerhalb der gesamten Transportkette und somit eine Erleichterung der Beförderungsabwicklung wäre gewährleistet. Mit der Anwendung anderer Rechtssystematiken, die den gleichen Sachverhalt aus einer anderen Zielsetzung heraus abweichend regeln, würde ein Einbruch in die aufeinander abgestimmten Regelungen des Beförderungssicherheitsrechts erfolgen. Hiermit könnten erhebliche Sicherheitseinbußen verbunden sein.

Die Anwendung des Beförderungssicherheitsrechts soll daher in den Fällen vorgesehen werden, wo nach dem nachgewiesenen Willen der Beteiligten ein zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung vorliegt. Bedeutsam für die Annahme einer laufenden Beförderung ist, daß Absender und Empfänger der Sendung in vorliegenden und somit nachkontrollierbaren Beförderungsdokumenten ausgewiesen sind. Derartige Beförderungsdokumente sind

unabdingbare Voraussetzung. Dies trifft auch im Werkverkehr zu. Hinzu kommt, daß das Abstellen der Gefahrgüter - auch wenn sie sich nicht mehr in Fahrzeugen oder Beförderungseinheiten befinden - im Zusammenhang mit der weiteren Beförderung stehen muß. Dies ist immer der Fall, wenn ein zeitweiliger Aufenthalt zum Zwecke des Wechsels der Verkehrsmittel (Umschlag) notwendig wird. Ein zeitlich nahtloser Wechsel (Direktumschlag) ist zwar aus Sicherheits- und wirtschaftlichen Gründen erwünscht, jedoch nicht immer organisatorisch zu realisieren. In Häfen, Speditionen, auf Verlade- oder Rangierbahnhöfen, Flughäfen wird es immer wieder geschehen, daß sich vorgesehene Anschlußtransporte aus dem einen oder anderen Grund verzögern. Auch das Zusammenfassen in oder das Trennen von Sammeladungen aus einer Beförderungseinheit mit einem gemeinsamen Absender oder einem gemeinsamen weiteren Ziel kann Zeit und damit einen zeitweiligen Aufenthalt z.B. bei der Zusammenstellung neuer Züge auf Eisenbahnanlagen oder in Speditionen erfordern.

Andererseits soll durch die in Satz 3 vorgesehene Einschränkung eindeutig klargestellt werden, daß Handlungen, durch die der Schutz vor den gefährlichen Gütern durch die vom Beförderungssicherheitsrecht vorgeschriebene Gefahrgutumschließung beeinträchtigt werden könnte, grundsätzlich unzulässig sind. Mit dem Öffnen von Versandstücken (hierzu zählen auch Intermediate Bulk Container (IBC) sowie Gasgefäße) oder von Tankcontainern, Tanks oder Eisenbahnkesselwagen, so daß das Gefahrgut unmittelbar zugänglich wird, würde die Grenze zum Umgangsrecht überschritten werden. Kontrollmaßnahmen der zuständigen Behörde bleiben jedoch zur Gefahrenabwehr zulässig.

Die Vorschriften entsprechen den für internationale Beförderungsbestimmungen bereits beschlossenen Bestimmungen der "Recommandation on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and related Activities in Port Areas" (Vorwort und Nr. 2.2 (Definitions) unter der Bezeichnung "Handling") bzw. vorgesehenen Definitionen für die internationalen Beförderungsvorschriften für Straße und Schiene (ADR und RID), die am 28./29. April 1997 in Barcelona im "workshop on the intermediate temporary storage of dangerous substances during transport, as related to Council Directive 96/82 EC" unter 2.1 sowie 3.1 erarbeitet wurden (Ankündigung der Gemeinsamen Tagung vom 22. bis 26. September 1997, daß sie den in Barcelona erarbeiteten Begriff der Beförderung im ADR/RID berücksichtigen will. Die Europäische Kommission wird dazu Vorschläge vorlegen).

Je länger ein zeitweiliger Aufenthalt dauert, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, daß keine Beförderung mehr vorliegt.

Eine Befristung in den Verordnungstext nach Abstimmung zwischen allen beteiligten Stellen jedoch nicht vorgesehen worden, da sich eine für alle Transportumstände, alle betroffenen Rechtsgebiete und alle möglichen Örtlichkeiten in Deutschland einheitlich geltende Befristung des zeitweiligen Aufenthaltes nicht festlegen läßt. Es ist vielmehr generelle Auffassung, daß die Bestimmung dieser Frist, ausgerichtet an den örtlichen Besonderheiten, zwischen den jeweils zuständigen Behörden in den einzelnen Ländern erfolgen muß.

Zur Klarstellung ist außerdem darauf hinzuweisen, daß von einem zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung jedoch dann nicht mehr ausgegangen werden kann, wenn die Güter ohne weitere Beförderungsbestimmung z.B. in einem Distributionslager zwischengelagert werden. Gleiches muß gelten, wenn von vornherein eine Lagerung vorgesehen ist. Auch hier kommt es im wesentlichen auf den Willen der Beteiligten und die vorhandenen, prüfbaren Unterlagen an.

5. Zu § 5 Abs. 1 Satz 2

§ 5 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Verpackungen und Großpackmittel (IBC) müssen ferner so beschaffen sein, daß sie dem Inhalt für die zu erwartenden Transportbeanspruchungen den notwendigen Schutz geben."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Die Aufgabe einer Verpackung zum Schutz des Gefahrgutes (des Inhalts der Verpackung) ist darzulegen.

Dies sollte im Verordnungstext deutlich zum Ausdruck gebracht werden.

Gemäß der Begründung zu § 5 gehören zu den Anforderungen für Verpackungen und Großpackmitteln (IBC) auch deren Tauglichkeit bezüglich extremer Wetterverhältnisse. Dies muß auch entsprechend für evtl. Klimaschwankungen gelten.

6. Zu § 5 Abs. 4

In § 5 Abs. 4 Satz 1 ist die Angabe "7.4.1" durch die Angabe "7.3.1.1" zu ersetzen.

Begründung:

Zitierung der zutreffenden Abschnittsnummer des 28. Nachtrags zum IMDG-Code deutsch.

7. Zu § 6

In § 6 sind die Wörter "Abschnitt 15" durch die Wörter "Abschnitt 14 und 15" zu ersetzen.

Begründung:

Auch die im Abschnitt 14 des IMDG-Code deutsch enthaltenen Trennregelungen, z.B. in bezug auf Nahrungs- und Futtermittel, sind für Entscheidungen über die Zulässigkeit einer Zusammenpackung zu berücksichtigen.