

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Achte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher  
Verordnungen****A. Problem und Ziel**

Die Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen sind in verschiedenen internationalen Codes geregelt. Die Vorschriften für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter sind im IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) enthalten. Sie beruhen auf den UN-Modellvorschriften und sind weitgehend mit den anderen Verkehrsträgern harmonisiert. Die Vorschriften des IMDG-Codes werden dazu in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Diese Änderungen erfordern eine Anpassung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (GGVSee). Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 37. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Anpassung wird zum Anlass genommen, die GGVSee grundsätzlich zu überarbeiten und zu präzisieren.

In der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (GGAV) sind zwei redaktionelle Korrekturen vorzunehmen.

**B. Lösung**

Umsetzung der notwendigen nationalen Änderungen (1:1-Umsetzung des nach SOLAS völkerrechtlich verbindlichen Codes) in der GGVSee und der GGAV.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Dem Bund, den Ländern und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

### **E. Erfüllungsaufwand**

#### **E. 1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

#### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Bürokratiekosten aus Informationspflichten liegen ebenfalls in diesem geringfügigen Bereich. Die Personalkosten sind vernachlässigbar gering. Es entstehen keine Sach- und Anschaffungskosten.

#### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beträgt 3 000 Euro pro Jahr bei der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) und ist im Rahmen des Plafonds aufzufangen. Auf Länderebene beträgt der zusätzliche Erfüllungsaufwand 3 500 Euro pro Jahr.

### **F. Weitere Kosten**

Mit dieser Verordnung entstehen keine höheren Kostenbelastungen. Eventuelle Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, dass sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, daraus nicht ergeben.

**Bundesrat**

**Drucksache 619/15**

**11.12.15**

Vk - AIS - U

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

---

**Achte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 10. Dezember 2015

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Achte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Peter Altmaier



## **Achte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen**

Vom...

Auf Grund des § 3 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 und 5 und § 7a, des § 5 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 und des § 5 Absatz 5 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 2009 (BGBl. I S. 1774, 3975), von denen § 3 Absatz 1 und Absatz 2, § 5 Absatz 2 und 5 und § 7a zuletzt durch Artikel 487 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der in § 7a des Gefahrgutbeförderungsgesetzes genannten Verbände, Sicherheitsbehörden und -organisationen:

### **Artikel 1**

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

##### **Inhaltsverzeichnis**

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Zulassung zur Beförderung
- § 4 Allgemeine Sicherheitspflichten, Überwachung, Ausrüstung, Unterweisung
- § 5 Verladung gefährlicher Güter
- § 6 Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Güter
- § 7 Ausnahmen
- § 8 Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
- § 9 Zuständigkeiten der nach Landesrecht zuständigen Behörden
- § 10 Zuständigkeiten der durch das Bundesministerium der Verteidigung bestimmten Sachverständigen und Dienststellen

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung des Artikels 12 der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

- § 11 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr
- § 12 Zuständigkeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung
- § 13 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Strahlenschutz
- § 14 Zuständigkeiten des Umweltbundesamtes
- § 15 Zuständigkeiten der für die Schiffssicherheit zuständigen bundesunmittelbaren Berufsgenossenschaft
- § 16 Zuständigkeiten der Benannten Stellen
- § 17 Pflichten des Versenders
- § 18 Pflichten des für das Packen oder Beladen einer Güterbeförderungseinheit Verantwortlichen
- § 19 Pflichten des Auftraggebers des Beförderers
- § 20 Pflichten des für den Umschlag Verantwortlichen
- § 21 Pflichten des Beförderers
- § 22 Pflichten des Reeders
- § 23 Pflichten des Schiffsführers
- § 24 Pflichten des mit der Planung der Beladung Beauftragten
- § 25 Pflichten des Empfängers
- § 26 Pflichten mehrerer Beteiligter
- § 27 Ordnungswidrigkeiten
- § 28 Übergangsbestimmungen

## § 1

### Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen. Für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen auf schiffbaren Binnengewässern in Deutschland, mit Ausnahme von Seeschiffahrtstraßen und angrenzenden Seehäfen, gelten die Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt.

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

(3) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen der Bundeswehr oder ausländischer Streitkräfte, soweit dies Gründe der Verteidigung

erfordern. Satz 1 gilt auch für andere Schiffe, die im Auftrag der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte eingesetzt werden, wenn die Verladung und Beförderung der gefährlichen Güter unter Überwachung nach § 10 Absatz 1 erfolgt.

(4) In Häfen und an sonstigen Liegeplätzen gelten für das Einbringen, die Bereitstellung und den Umschlag gefährlicher Güter zusätzlich die jeweiligen örtlichen Sicherheitsvorschriften.

## § 2

### **Begriffsbestimmungen**

(1) Die nachfolgenden Begriffe werden im Sinne dieser Verordnung wie folgt verwendet:

1. Vorschriften des „ADR“ sind die Vorschriften der Teile 1 bis 9 der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung der Anlagen A und B vom 17. April 2015 (BGBl. 2015 II S. 504);
2. „Basler Übereinkommen“ ist das Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung (BGBl. 1994 II S. 2703), das durch Beschlüsse vom 22. September 1995 und vom 27. Februar 1998 (BGBl. 2002 II S. 89), vom 9. bis 13. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 1626) und vom 25. bis 29. Oktober 2004 (BGBl. 2005 II S. 1122) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
3. „Beförderer“ ist, wer auf Grund eines Seefrachtvertrags als Verfrachter die Ortsveränderung gefährlicher Güter mit einem ihm gehörenden oder ganz oder teilweise gecharterten Seeschiff durchführt;
4. „BCH-Code“ ist der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BANz. Nr. 146a vom 9. August 1983), der zuletzt durch die Entschließung MSC.212(81) (VkB1. 2010 S. 653) geändert worden ist;

5. „CSS-Code“ ist die Richtlinie für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1990 (BAnz. Nr. 8a vom 12. Januar 1991), die zuletzt durch die Bekanntmachung vom 7. Februar 2011 (VkBl. 2011 S. 119) geändert worden ist;
6. „CTU-Code“ sind die Verfahrensregeln der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTUs) in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gemacht am 27. April 2015 (VkBl. 2015 S. 422);
7. „EmS-Leitfaden“ ist der Leitfaden für Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern, in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 2013 (VkBl. 2013 S. 580), der zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 22. Juli 2015 (VkBl. 2015 S. 486) geändert worden ist;
8. „GC-Code“ ist der Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 146a vom 9. August 1983), der zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.377(93) (VkBl. 2015 S. 263) geändert worden ist;
9. „IBC-Code“ ist der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), neu gefasst durch die EntschlieÙung MSC.176(79) (VkBl. 2007 S. 8), sowie ergänzte Stofflisten hierzu nach Maßgabe des MEPC.2-Rundschreibens 12 und des MEPC.1-Rundschreibens 512 (VkBl. 2007 S. 80; 2007 S. 152), der zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.340(91) (VkBl. 2013 S. 1033) geändert worden ist;
10. „IGC-Code“ ist der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), der zuletzt durch die EntschlieÙungen MSC.220(82) (VkBl. 2009 S. 758) und MSC.225(82) (VkBl. 2009 S. 760) geändert worden ist;
11. „INF-Code“ ist der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BAnz. 2000



- S. 23 322), der zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.241(83) (VkBl. 2009 S. 82) geändert worden ist;
12. „IMDG-Code“ ist der International Maritime Dangerous Goods Code, der zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.372(93) geändert worden ist, in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 13. November 2014 (VkBl. 2014 S. 810);
  13. „IMSBC-Code“ ist der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 775), der zuletzt durch die EntschlieÙung MSC.354(92) (VkBl. 2013 S. 1015) geändert worden ist, korrigiert durch die Bekanntmachung vom 15. Mai 2014 (VkBl. 2014 S. 467);
  14. „ISPS-Code“ ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (BGBl. 2003 II S. 2018, 2043);
  15. „MARPOL“ ist das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2, 1996 II S. 399), das zuletzt durch die in London vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 17. Mai 2013 angenommenen EntschlieÙungen MEPC.235(65) und MEPC.238(65) (BGBl. 2014 II S. 709) geändert worden ist;
  16. „MFAG“ ist der Leitfaden für medizinische Erste-Hilfe-MaÙnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 2001 (BAnz. Nr. 68a vom 6. April 2001);
  17. „Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung“ ist die Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung vom 29. November 2011 (BGBl. I S. 2349), die zuletzt durch Artikel 491 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist;
  18. „ortsbewegliche Druckgeräte“ sind die in Abschnitt B der Anlage 1 der Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung bestimmten GefäÙe und Tanks für Gase sowie die übr-

- gen in den Kapiteln 6.2 und 6.7 des IMDG-Codes bestimmten Gefäße und Tanks für Gase;
19. „Reeder“ ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes oder eine Person, die ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt und vom Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle dem Eigentümer auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;
  20. Vorschriften des „RID“ sind die Vorschriften der Teile 1 bis 7 der Anlage der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) – Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 2008 (BGBl. 2008 II S. 475, 899), die zuletzt nach Maßgabe der 19. RID-Änderungsverordnung vom 31. Oktober 2014 (BGBl. 2014 II S. 890) geändert worden sind;
  21. „SOLAS“ ist das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 21. Februar 1979 (BGBl. 1979 II S. 141) mit dem Protokoll von 1988 zu diesem Übereinkommen in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 27. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2458), das jeweils zuletzt nach Maßgabe der 25. SOLAS-Änderungsverordnung vom 5. Dezember 2014 (BGBl. 2014 II, S. 1122) geändert worden ist;
  22. „Versender“ ist der Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter oder jede andere Person, die die Beförderung gefährlicher Güter ursprünglich veranlasst.
    - (2) Im Sinne dieser Verordnung sind gefährliche Güter
      1. Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen,
      2. Stoffe, die bei der Beförderung als gefährliches Schüttgut nach den Bestimmungen des IMSBC-Codes der Gruppe B zuzuordnen sind, oder

3. Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und
  - a) die einen Flammpunkt von 60 °C oder niedriger haben,
  - b) die flüssige Güter nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens sind,
  - c) die unter die Begriffsbestimmung „schädlicher flüssiger Stoff“ in Kapitel 1 Nummer 1.3.23 des IBC-Codes fallen oder
  - d) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind.

### § 3

#### **Zulassung zur Beförderung**

- (1) Gefährliche Güter dürfen zur Beförderung auf Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur übergeben, nur auf Seeschiffe verladen und mit Seeschiffen nur befördert werden, wenn die folgenden auf die einzelne Beförderung zutreffenden Vorschriften eingehalten sind:
1. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 und des Kapitels VII Teil A des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IMDG-Codes;
  2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut
    - a) bei Gütern, denen die Klassifizierung „MHB“ zugeordnet ist, die Vorschriften des Kapitels VI des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IMSBC-Codes und
    - b) bei Gütern, denen eine UN-Nummer zugeordnet ist, zusätzlich die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 und des Kapitels VII Teil A-1 des SOLAS-Übereinkommens;
  3. bei der Beförderung flüssiger gefährlicher Güter in Tankschiffen die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Absatz 3 und, sofern anwendbar, des Kapitels VII Teil B des

SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IBC-Codes oder des BCH-Codes;

4. bei der Beförderung verflüssigter Gase in Tankschiffen die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Absatz 3 und des Kapitels VII Teil C des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des IGC-Codes oder des GC-Codes;
5. bei der Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Vorschriften die Vorschriften des Kapitels VII Teil D des SOLAS-Übereinkommens sowie die Vorschriften des INF-Codes.

(2) Seeschiffe, die gefährliche Güter in verpackter Form oder in fester Form als Massengut befördern und die dem Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens nicht unterliegen, dürfen gefährliche Güter in deutschen Häfen laden und entladen, wenn für vier Personen ein vollständiger Körperschutz gegen die Einwirkung von Chemikalien sowie zwei zusätzliche umluftunabhängige Atemschutzgeräte vorhanden sind. Diese Seeschiffe dürfen in deutschen Häfen

1. explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff, ausgenommen Unterklasse 1.4S,
2. entzündbare Gase,
3. entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 23 °C oder
4. giftige Flüssigkeiten

unter Deck nur unter den Voraussetzungen der Sätze 3 oder 4 laden oder von dort entladen. Durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde des Flaggenstaates oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ist nachzuweisen, dass in den jeweiligen Laderäumen folgende Anforderungen erfüllt sind:

1. bei der Beförderung von explosiven Stoffen und Gegenständen mit Explosivstoff, ausgenommen Unterklasse 1.4S, entzündbaren Gasen oder entzündbaren Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 23 °C müssen die elektrischen Anlagen im Laderaum in einer Explosionsschutzart ausgeführt sein, die für die Verwendung in gefährlicher Umgebung geeignet ist; Kabeldurchführungen in Decks und Schotten müssen gegen den Durchgang von Gasen und Dämpfen abgedichtet sein; fest installierte elektrische

Anlagen und Verkabelungen müssen in den betreffenden Laderäumen so ausgeführt sein, dass sie während des Umschlags nicht beschädigt werden können;

2. bei der Beförderung von giftigen Flüssigkeiten oder entzündbaren Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 23 °C muss das Lenzpumpensystem so ausgelegt sein, dass ein unbeabsichtigtes Pumpen solcher Flüssigkeiten und Flüssigkeiten durch Leitungen oder Pumpen im Maschinenraum vermieden wird.

Liegt die nach Satz 3 erforderliche Bescheinigung nicht vor, können gefährliche Güter entladen werden, wenn alle in den Laderäumen installierten elektrischen Anlagen von der Spannungsquelle völlig abgetrennt sind.

(3) Gefährliche Abfälle im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 des Basler Übereinkommens dürfen nur in Vertragsstaaten dieses Übereinkommens auf Seeschiffe verladen werden, es sei denn, es besteht eine Übereinkunft nach Artikel 11 dieses Übereinkommens.

(4) Gefährliche Güter der Klasse 1 Verträglichkeitsgruppe K des IMDG-Codes dürfen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern weiterbefördert werden sollen, nur mit vorheriger Genehmigung der in § 9 Absatz 2 genannten zuständigen Behörden gelöscht werden.

(5) Feuerwerkskörper der UN-Nummern 0333, 0334, 0335, 0336 und 0337 dürfen über Häfen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur eingeführt werden, wenn der nach § 9 Absatz 2 zuständigen Behörde spätestens 72 Stunden vor Ankunft des Schiffes folgende Dokumente in Kopie vorliegen:

1. das Beförderungsdokument nach Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes,
2. die Bescheinigungen der zuständigen Behörde des Herstellungslandes über die Zulassung der Klassifizierung der Feuerwerkskörper nach Unterabschnitt 2.1.3.2 des IMDG-Codes oder eine Bescheinigung der zuständigen Behörde einer Vertragspartei des ADR oder eines Mitgliedstaates des COTIF über die Zustimmung zur Verwendung des angegebenen Klassifizierungscodes nach Kapitel 3.3 Sondervorschrift 645 ADR/RID bei der Beförderung und

3. bei der Beförderung in Güterbeförderungseinheiten, das CTU-Packzertifikat und eine entsprechende Packliste, in der die verladenen Versandstücke mit folgenden Angaben aufgeführt sind:
- a) detaillierte Beschreibung der Feuerwerkskörper (Gegenstandsgruppe),
  - b) Kaliber in Millimeter oder Zoll,
  - c) Nettoexplosivstoffmasse je Gegenstand,
  - d) Anzahl der Gegenstände je Versandstück,
  - e) Art und Anzahl der Versandstücke je Güterbeförderungseinheit,
  - f) Gesamtmenge (Bruttogewicht, Nettoexplosivstoffmasse) und
  - g) Name, Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des Empfängers der Ladung oder, wenn der Empfänger keinen Sitz in Deutschland hat, des Beauftragten des Empfängers in Deutschland.

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

#### § 4

##### **Allgemeine Sicherheitspflichten, Überwachung, Ausrüstung, Unterweisung**

(1) Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

(2) Auf allen Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, ist es, ausgenommen innerhalb geschlossener Aufenthalts-, Unterkunfts- und Werkstatt Räume, verboten, zu rauchen

oder Feuer und offenes Licht zu gebrauchen. Dieses Verbot ist durch Hinweistafeln an geeigneten Stellen anzubringen.

(3) An Bord von Tankschiffen, die entzündbare Flüssigkeiten oder entzündbare verflüssigte Gase befördern, oder die nach der Beförderung dieser Güter nicht entgast sind, dürfen an Deck im Bereich der Ladung sowie in Pumpenräumen und Kofferdämmen nur stationäre stromversorgte explosionsgeschützte Geräte und Installationen oder elektrische Geräte mit eigener Stromquelle in einer explosionsgeschützten Bauart verwendet werden. Durch betriebliche und gerätetechnische Maßnahmen müssen Funkenbildung und heiße Oberflächen ausgeschlossen werden.

(4) Auf Seeschiffverkehrsstraßen dürfen von Gastankschiffen keine Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung abgelassen werden.

(5) Alle mit Notfallmaßnahmen befassten Besatzungsmitglieder müssen darüber unterrichtet werden, dass sich gefährliche Güter an Bord befinden. Insbesondere ist in geeigneter Form bekannt zu geben, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist.

(6) Die Ladung muss während der Beförderung regelmäßig überwacht werden. Art und Umfang der Überwachung sind den Umständen des Einzelfalls anzupassen und in das Schiffstagebuch einzutragen.

(7) Werden gefährliche Güter mit Seeschiffen befördert, muss das Schiff mit den in Anhang 14 des MFAG aufgeführten Arzneimitteln und Hilfsmitteln ausgerüstet sein. Sind für bestimmte gefährliche Güter nach Kapitel II-2 Regel 19 Nummern 1 und 3.6 des SOLAS-Übereinkommens, Kapitel 14 des IBC-Codes, nach Abschnitt 3.11 und 3.12 in Verbindung mit Kapitel VI, Abschnitt 3.16, Abschnitt 4.17 in Verbindung mit Kapitel VI und Nummer 4.20.26 des BCH Codes, nach den Nummern 11.6.1, 13.6.13 oder Kapitel 14 des IGC-Codes, nach Kapitel XIV oder Abschnitt 11.6 des GC-Codes Regelungen oder nach den für das gefährliche Gut jeweils zutreffenden Unfallmerkblättern des EmS-Leitfadens besondere Ausrüstungen vorgeschrieben, ist das Schiff entsprechend auszurüsten. Diese Ausrüstung muss sich jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befinden. Schutzkleidung und Schutzausrüstung müssen von den Besatzungsmitgliedern in den vorgesehenen Fällen getragen werden.

(8) Bei Unfällen mit gefährlichen Gütern, die sich bei der Beförderung mit Seeschiffen einschließlich dem damit zusammenhängenden Be- und Entladen ereignen, ist unverzüglich

1. die nach Landesrecht zuständige Behörde,
  2. in den Bundeshäfen und auf Bundeswasserstraßen, ausgenommen der Elbe in dem in § 19 des Seeaufgabengesetzes bezeichneten Umfang, die nach Bundesrecht zuständige Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde,
- zu unterrichten.

(9) Sämtliche an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die zuständigen Stellen bei einem Unfall zu unterstützen und zur Schadensbekämpfung alle erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen. Wer gefährliche Güter regelmäßig herstellt, vertreibt oder empfängt, muss den zuständigen Behörden der Seehäfen und dem Havariekommando, gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, Maritimes Lagezentrum, Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven, auf Verlangen eine Rufnummer angeben, über die alle vorliegenden Informationen über die Eigenschaften des gefährlichen Gutes und Maßnahmen zur Unfallbekämpfung und Schadensbeseitigung erhältlich sind.

(10) Die zuständige Behörde unterrichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über Unfälle mit gefährlichen Gütern nach Absatz 8, soweit die Umstände eines einzelnen Unfalls erkennbare Auswirkungen auf die Sicherheitsvorschriften haben.

(11) Auf jedem Seeschiff, das die Bundesflagge führt und gefährliche Güter in verpackter Form oder in fester Form als Massengut befördert, müssen der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten entsprechend über die Vorschriften unterwiesen sein, die die Beförderung gefährlicher Güter regeln. Die Unterweisung muss sich auch auf die möglichen Gefahren einer Verletzung oder Schädigung als Folge von Zwischenfällen beziehen. Die Unterweisung ist in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren zu wiederholen. Datum und Inhalt der Unterweisung sind unverzüglich nach der Unterweisung aufzuzeichnen, die Aufzeichnungen sind fünf Jahre aufzubewahren und dem Arbeitnehmer und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die Aufzeichnungen unverzüglich zu löschen.



(12) An Land tätige Personen (Landpersonal), die Aufgaben nach Unterabschnitt 1.3.1.2 des IMDG-Codes ausüben, sind vor der selbstständigen Übernahme der Aufgaben nach den Vorschriften des Kapitels 1.3 des IMDG-Codes zu unterweisen. Die Unterweisung ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen um Änderungen in den Vorschriften und der Praxis Rechnung zu tragen, spätestens jedoch in einem Abstand von fünf Jahren. Datum und Inhalt der Unterweisung sind unverzüglich nach der Unterweisung aufzuzeichnen, die Aufzeichnungen sind fünf Jahre aufzubewahren und dem Arbeitnehmer und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die Aufzeichnungen unverzüglich zu löschen.

## **§ 5**

### **Verladung gefährlicher Güter**

(1) Vor der Verladung gefährlicher Güter sind Stauanweisungen unter Beachtung der anwendbaren Stau- und Trennvorschriften nach den Kapiteln 7.1, 7.2, 7.4 bis 7.7 in Verbindung mit Abschnitt 3.1.4 und Kapitel 3.2 des IMDG-Codes und nach Unterabschnitt 9.3 des IMSBC-Codes sowie der Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens festzulegen.

(2) Bei der Beförderung verpackter gefährlicher Güter ist die Ladung unter Beachtung des CSS-Codes zu sichern. Die Ladungsstauung und -sicherung muss vor dem Auslaufen abgeschlossen sein und beim Anlegen im Bestimmungshafen noch vorhanden sein.

## **§ 6**

### **Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Güter**

- (1) Für verpackte gefährliche Güter sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
1. das Beförderungsdokument muss neben den in Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes geforderten Angaben auch den Namen und die Anschrift der ausstellenden Firma sowie den Namen desjenigen, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Versender wahrnimmt, enthalten; verschiedene Güter einer oder mehrerer Klassen dürfen mit den vorgeschriebenen Angaben in einem Beförderungsdokument nach Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes zusammen aufgeführt werden, wenn für diese Güter nach den Kapiteln 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 oder 7.2 bis 7.7 des IMDG-

Codes das Stauen in einem Laderaum oder einer Güterbeförderungseinheit zugelassen ist;

2. in dem nach Unterabschnitt 5.4.3.1 des IMDG-Codes vorgeschriebenen Gefahrgutmanifest oder Stauplan sind Name und Anschrift der ausstellenden Firma sowie der Name des für die Erstellung des Gefahrgutmanifests oder des Stauplans Verantwortlichen zu vermerken.

(2) Die schriftliche Ladungsinformation für gefährliche Schüttgüter muss neben den nach Abschnitt 4.2 des IMSBC-Codes geforderten Angaben auch den Namen der ausstellenden Firma sowie den Namen desjenigen enthalten, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Versender wahrnimmt.

(3) Für gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form sind folgende Ladungsinformationen erforderlich:

1. Stoffname,
2. MARPOL-Verschmutzungskategorie, wenn anwendbar,
3. Ladungstemperatur, Dichte und Flammpunkt, wenn dieser höchstens 60 °C beträgt,
4. Notfallmaßnahmen, die beim Freiwerden, bei Körperkontakt und bei Feuer zu ergreifen sind, und
5. wenn anwendbar, alle weiteren nach Abschnitt 16.2 des IBC-Codes, Abschnitt 5.2 des BCH-Codes, Abschnitt 18.1 des IGC-Codes oder Abschnitt 18.1 des GC-Codes erforderlichen Angaben.

(4) Werden die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Informationen elektronisch übermittelt, dürfen die auf Dokumenten vorgesehenen Unterschriften durch den Namen der unterschriftsberechtigten Person ersetzt werden.

(5) Auf einem Seeschiff, das gefährliche Güter befördert, sind folgende Unterlagen mitzuführen:

1. wenn das Seeschiff die Bundesflagge führt,
  - a) ein Abdruck dieser Verordnung und
  - b) der MFAG;
  
2. bei der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form,
  - a) der IMDG-Code,
  - b) der EmS-Leitfaden,
  - c) die in Abschnitt 5.4.3 des IMDG-Codes geforderten Unterlagen,
  - d) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich die in Absatz 2.0.5.3.2 des IMDG-Codes geforderten Unterlagen,
  - e) die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens und
  - f) ein Zeugnis nach dem INF-Code, wenn radioaktive Stoffe befördert werden, die dem INF-Code unterliegen;
  
3. bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut,
  - a) ein Beförderungsdokument, das mindestens die Anforderungen nach Kapitel VI Teil A Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens erfüllt,
  - b) die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens,

- c) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich die in Abschnitt 10 des IMSBC-Codes geforderten Unterlagen und
  - d) der IMSBC-Code;
4. bei der Beförderung flüssiger Stoffe, die dem IBC-Code, oder verflüssigter Gase, die dem IGC-Code unterliegen,
- a) der IBC-Code oder der IGC-Code,
  - b) der BCH-Code oder der GC-Code, wenn zutreffend und das Schiff die Bundesflagge führt,
  - c) die in Abschnitt 16.2 des IBC-Codes oder Abschnitt 18.1 des IGC-Codes geforderten Unterlagen,
  - d) die in Abschnitt 5.2 des BCH-Codes oder Abschnitt 18.1 des GC-Codes geforderten Unterlagen, wenn zutreffend und das Schiff die Bundesflagge führt, und
  - e) bei der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Abfälle zusätzlich die in Abschnitt 20.5.1 des IBC-Codes oder Abschnitt 8.5 des BCH-Codes geforderten Unterlagen.

(6) Anstelle der in Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe a und b, Nummer 3 Buchstabe d und Nummer 4 Buchstabe a und b genannten Vorschriften dürfen die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) bekannt gemachten entsprechenden Vorschriften mitgeführt werden.

(7) Auf einem Schiff, das die Bundesflagge führt, sind die in Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe c und d genannten Unterlagen bis zur Beendigung der Reise mitzuführen. Werden Datenverarbeitungssysteme verwendet, sind die darauf gespeicherten Informationen bis zum Ende der Reise vorzuhalten. Die Unterlagen nach Satz 1 sowie die gespeicherten Informationen nach Satz 2 müssen auch nach Ende der Reise bis zum Abschluss der Unfalluntersuchung

auf dem Seeschiff aufbewahrt werden, wenn Unfälle nach § 4 Absatz 8 gemeldet worden sind.

(8) Die nach den Absätzen 5 und 6 sowie nach § 3 Absatz 5 erforderlichen Unterlagen oder Ausdrücke aus den Datenverarbeitungssystemen sind zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

## § 7

### Ausnahmen

(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in bundeseigenen Häfen, auf Antrag für Einzelfälle oder für einen nach allgemeinen Merkmalen bestimmten oder bestimmbaren Personenkreis Ausnahmen von dieser Verordnung zulassen oder Ausnahmen anderer Staaten anerkennen, soweit dies

1. nach Abschnitt 7.9.1 des IMDG-Codes oder
2. nach Ziffer 1.5.1 und der jeweiligen Stoffseite des IMSBC-Codes oder
3. nach Abschnitt 1.4 des IBC-Codes oder
4. nach Abschnitt 1.4 des IGC-Codes

zulässig ist.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann für einen nach allgemeinen Merkmalen bestimmten oder bestimmbaren Personenkreis Ausnahmen nach Abschnitt 7.9.1 des IMDG-Codes nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden des Hafenstaats Abgangshafen, des Hafenstaats Ankunftshafen und des Flaggenstaats zulassen.

(3) Die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft kann auf Antrag

1. Ausnahmen nach Abschnitt 1.5 des IMSBC-Codes oder nach Kapitel 17 des IBC-Codes in Verbindung mit Regel 6.3 der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens oder
2. für die Beförderung von Stoffen, die im IMSBC-Code oder die im IBC-Code nicht aufgelistet sind, Ausnahmen nach Abschnitt 1.3 des IMSBC-Codes oder gemäß Kapitel 17 des IBC-Codes

zulassen.

Die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft setzt sich vor der Erteilung einer Ausnahme nach Satz 1 mit der jeweils zuständigen deutschen Hafenbehörde ins Benehmen.

(4) Bei innerstaatlichen Beförderungen mit Schiffen unter deutscher Flagge kann die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft auf Antrag Ausnahmen nach den in Absatz 3 Nummer 1 und 2 genannten Vorschriften im Benehmen mit den zuständigen Hafenbehörden des Ladehafens und des Löschhafens zulassen.

(5) Bei Ausnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 4 hat der Antragsteller über die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen ein Gutachten eines Sachverständigen vorzulegen. In diesem Gutachten müssen insbesondere die verbleibenden Gefahren dargestellt und es muss begründet werden, weshalb die Zulassung der Ausnahme trotz der verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen wird. Die nach Satz 1 zuständige Behörde kann die Vorlage weiterer Gutachten auf Kosten des Antragstellers verlangen oder diese im Benehmen mit dem Antragsteller selbst erstellen lassen. In begründeten Einzelfällen kann die zuständige Behörde auf die Vorlage eines Gutachtens verzichten.

(6) Werden Ausnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 4 zugelassen, so sind diese schriftlich oder elektronisch und unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall zu erteilen, dass sich die auferlegten Sicherheitsvorkehrungen als unzureichend zur Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren erweisen. Ausnahmen dürfen für längstens fünf Jahre erteilt werden.

(7) Eine Kopie oder Abschrift der Ausnahmegenehmigung nach den Absätzen 1, 3 und 4 ist dem Beförderer mit der Sendung zu übergeben und auf dem Seeschiff mitzuführen.

## **§ 8**

### **Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist für die Durchführung dieser Verordnung in allen Fällen zuständig, in denen nach den in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften zuständigen Behörden Aufgaben übertragen worden sind und nachfolgend keine ausdrücklich abweichende Zuständigkeitsregelung getroffen ist.

## **§ 9**

### **Zuständigkeiten der nach Landesrecht zuständigen Behörden**

(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde, in deren Gebiet ein an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligtes Unternehmen seinen Sitz hat, ist für die Überwachung der Unterweisung der Beschäftigten nach § 4 Absatz 11 und 12 zuständig.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden, in deren Gebiet

1. der Umschlaghafen,
2. der Löschhafen, falls gefährliche Güter außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung geladen wurden, oder
3. der Heimat- oder Registerhafen, soweit der Löschhafen nicht zum Geltungsbereich dieser Verordnung gehört,

liegt, sind zuständig für die Festlegung von Stau- und Trennvorschriften für gefährliche Güter nach den Kapiteln 7.1 bis 7.7 und für die Festlegung von Stauvorschriften nach Kapitel 3.3 Sondervorschrift 76 sowie Aufgaben nach Kapitel 3.3 Sondervorschriften 363.7 und 962.2 des IMDG-Codes.

**§ 10****Zuständigkeiten der durch das Bundesministerium der Verteidigung bestimmten Sachverständigen und Dienststellen**

(1) Neben den zuständigen Behörden der Länder sind für die Durchführung dieser Verordnung auch Dienststellen, die das Bundesministerium der Verteidigung bestimmt, zuständig für die Überwachung nach § 9 Absatz 1 und 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes bei der Verladung auf Seeschiffe in Hafenanlagen im Auftrag der Bundeswehr oder ausländischer Streitkräfte einschließlich der Festlegung von Stau- und Trennvorschriften.

(2) Die vom Bundesministerium der Verteidigung bestellten Sachverständigen oder Dienststellen sind für die Bundeswehr und die ausländischen Streitkräfte zuständige Behörde für

1. die Zulassung, erstmalige und wiederkehrende Prüfung von Druckgefäßen nach den Unterabschnitten 6.2.1.4 bis 6.2.1.6 des IMDG-Codes,
2. die Inspektion und Prüfung der IBC nach Unterabschnitt 6.5.4.4 des IMDG-Codes,
3. die Baumusterprüfung sowie die erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfung von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach den Unterabschnitten 6.7.2.19, 6.7.3.15, 6.7.4.14 und 6.7.5.12 des IMDG-Codes und
4. die Baumusterprüfung sowie die erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfung von Tanks der Straßentankfahrzeuge nach den Absätzen 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 und die Prüfungen im Zusammenhang mit der Ausstellung der Bescheinigung nach den Absätzen 6.8.3.1.3.2, 6.8.3.2.3.2 und 6.8.3.3.3.2 des IMDG-Codes.



## **§ 11**

### **Zuständigkeiten des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr**

Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr ist, soweit es sich um den militärischen Bereich handelt, zuständige Behörde für Aufgaben nach

1. Teil 2 des IMDG-Codes in Bezug auf explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff,
2. Kapitel 3.3 des IMDG-Codes in Bezug auf explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff und
3. Kapitel 4.1 des IMDG-Codes in Bezug auf explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff.

## **§ 12**

### **Zuständigkeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung**

(1) Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung ist zuständige Behörde für

1. Aufgaben nach
  - a) Teil 2 mit Ausnahme des Absatzes 2.6.3.6.1, des Abschnitts 2.9.2 und des Unterabschnitts 2.10.2.6 des IMDG-Codes und der dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr nach § 11 und dem Bundesamt für Strahlenschutz nach § 13 zugewiesenen Zuständigkeiten,
  - b) Kapitel 3.3 des IMDG Codes mit Ausnahme der den nach Landesrecht zuständigen Behörden nach § 9 und der dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr nach § 11 zugewiesenen Zuständigkeiten,

- c) Kapitel 4.1 des IMDG-Codes mit Ausnahme der dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr nach § 11 zugewiesenen Zuständigkeiten,
- d) Kapitel 4.2 mit Ausnahme der Unterabschnitte 4.2.1.8, 4.2.2.5 und 4.2.3.4 des IMDG-Codes,
- e) Kapitel 4.3 des IMDG-Codes,
- f) Kapitel 6.2 des IMDG-Codes,
- g) Kapitel 6.7 des IMDG-Codes,
- h) Kapitel 6.8 des IMDG-Codes und
- i) Kapitel 6.9 des IMDG-Codes,

soweit die jeweilige Aufgabe nicht einer Stelle nach § 10 Absatz 2 zugewiesen ist;

2. die Prüfung und Zulassung radioaktiver Stoffe in besonderer Form nach Absatz 5.1.5.2.1 in Verbindung mit Unterabschnitt 6.4.22.5 Satz 1, die Prüfung und Zulassung der Bauart gering dispergierbarer radioaktiver Stoffe nach Absatz 5.1.5.2.1 in Verbindung mit Unterabschnitt 6.4.22.5 Satz 2 und für die Zulassung der Bauart von Verpackungen für nicht spaltbares oder spaltbares freigestelltes Uranhexafluorid nach Absatz 5.1.5.2.1 in Verbindung mit Unterabschnitt 6.4.22.1 des IMDG-Codes im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strahlenschutz;
3. die Prüfung, die Anerkennung von Prüfstellen, die Erteilung der Kennzeichnung und die Bauartzulassung von Verpackungen, IBC, Großverpackungen, Bergungsverpackungen und Bergungsgroßverpackungen nach den Kapiteln 6.1, 6.3, 6.5 und 6.6 des IMDG-Codes sowie für die Zulassung der Reparatur flexibler IBC nach Abschnitt 1.2.1 des IMDG-Codes;

4. die Anerkennung und Überwachung von Qualitätssicherungsprogrammen für die Fertigung, Wiederaufarbeitung, Rekonditionierung, Reparatur und Prüfung von Verpackungen, IBC und Großverpackungen sowie die Anerkennung von Überwachungsstellen für die Prüfung der Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der Qualitätssicherungsprogramme nach den Kapiteln 6.1, 6.3, 6.5 und 6.6 sowie die Anerkennung von Inspektionsstellen für die erstmaligen und wiederkehrenden Inspektionen und Prüfungen von IBC nach Unterabschnitt 6.5.4.4 des IMDG-Codes;
5. die Anerkennung und Überwachung von Managementsystemen für die Auslegung, Herstellung, Prüfung, Dokumentation, den Gebrauch, die Wartung und Inspektion von nicht zulassungspflichtigen Versandstücken für radioaktive Stoffe nach Kapitel 6.4 in Verbindung mit Abschnitt 1.5.3 des IMDG-Codes;
6. die Bauartprüfung zulassungspflichtiger Versandstücke für radioaktive Stoffe nach Kapitel 6.4 des IMDG-Codes;
7. die Überwachung von Managementsystemen für die Auslegung, Herstellung, Prüfung, Dokumentation, den Gebrauch, die Wartung und Inspektion von zulassungspflichtigen Versandstücken für radioaktive Stoffe nach Kapitel 6.4 in Verbindung mit Abschnitt 1.5.3 des IMDG-Codes;
8. die Anerkennung und Überwachung von Prüfstellen für
  - a) Baumusterprüfungen sowie erstmalige und wiederkehrende Prüfungen von ortsbeweglichen Druckgefäßen nach den Absätzen 6.2.1.4.1 und 6.2.2.5.4.9 und den Unterabschnitten 6.2.1.5 und 6.2.1.6 sowie die Überprüfung des Qualitätssicherungssystems des Herstellers nach Absatz 6.2.2.5.3.2 des IMDG-Codes,
  - b) Baumusterprüfungen, erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfungen und für Zwischenprüfungen von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach den Unterabschnitten 6.7.2.19, 6.7.3.15, 6.7.4.14 und 6.7.5.12 des IMDG-Codes und

- c) Baumusterprüfungen sowie erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfungen von Tanks der Straßentankfahrzeuge nach den Absätzen 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 und die Prüfungen im Zusammenhang mit der Ausstellung der Bescheinigung nach den Absätzen 6.8.3.1.3.2, 6.8.3.2.3.2 und 6.8.3.3.3.2 des IMDG-Codes und
9. die Anerkennung von technischen Regelwerken nach Absatz 6.2.1.3.6.5.4, Unterabschnitt 6.2.3.1, Absatz 6.7.2.2.1 Satz 1, Absatz 6.7.3.2.1 Satz 1, Absatz 6.7.4.2.1 Satz 1 sowie den Absätzen 6.7.4.7.4 und 6.7.5.2.9 des IMDG-Codes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

(2) Die unter Absatz 1 Nummer 2 bis 5 und Nummer 8 genannten Zulassungen, Zustimmungen und Anerkennungen können widerruflich erteilt, befristet und mit Auflagen versehen werden, soweit dies erforderlich ist, um das Einhalten der gefahrgutbeförderungsrechtlichen Vorschriften sicherzustellen.

### **§ 13**

#### **Zuständigkeiten des Bundesamtes für Strahlenschutz**

Das Bundesamt für Strahlenschutz ist zuständige Behörde für

1. die Erteilung der multilateralen Genehmigung für die Bestimmung der nicht in Tabelle 2.7.2.2.1 aufgeführten Radionuklidwerte und von alternativen Radionuklidwerten nach Absatz 2.7.2.2.2 des IMDG-Codes;
2. die Genehmigung der Beförderung von radioaktiven Stoffen nach Absatz 5.1.5.1.2 des IMDG-Codes;
3. die Beförderungsgenehmigung durch Sondervereinbarungen zur Beförderung radioaktiver Stoffe nach Absatz 5.1.5.1.3 in Verbindung mit Abschnitt 1.5.4 des IMDG-Codes;
4. die Entgegennahme der Anmeldung nach Absatz 5.1.5.1.4 des IMDG-Codes;

5. die Zulassung der Bauart von Versandstücken für radioaktive Stoffe und der Bauart von nach Absatz 2.7.2.3.5.6 freigestellten spaltbaren Stoffen nach den Absätzen 5.1.5.2.1 und 5.1.5.3.5, den Unterabschnitten 6.4.22.2 bis 6.4.22.4 und 6.4.22.6 des IMDG-Codes und
6. die Genehmigung eines Strahlenschutzprogramms nach Absatz 5.1.5.1.2 in Verbindung mit Absatz 7.1.4.5.8 des IMDG-Codes.

#### **§ 14**

##### **Zuständigkeiten des Umweltbundesamtes**

Das Umweltbundesamt ist zuständig für die Zustimmung nach Unterabschnitt 2.10.2.6 des IMDG-Codes.

#### **§ 15**

##### **Zuständigkeiten der für die Schiffssicherheit zuständigen bundesunmittelbaren Berufsgenossenschaft**

Die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft ist zuständig für

1. Eignungsbescheinigungen nach den in § 3 Absatz 1 genannten Vorschriften;
2. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3;
3. Ausnahmen nach § 7 Absatz 4 und
4. die Erteilung von Bescheinigungen nach Ziffer 1.3.2 des IMSBC-Codes.

#### **§ 16**

##### **Zuständigkeiten der Benannten Stellen**

(1) Die Benannten Stellen nach § 16 der Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung sind zuständig für Baumusterprüfungen sowie erstmalige und wiederkehrende Prüfungen von ortsbeweglichen Druckgefäßen nach den Absätzen 6.2.1.4.1 und 6.2.2.5.4.9 und den Unterabschnitten 6.2.1.5 und 6.2.1.6 sowie die Überprüfung des Qualitätssicherungssystems des Herstellers nach Absatz 6.2.2.5.3.2 des IMDG-Codes.

(2) Die Benannten Stellen nach § 16 der Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung, die für die Durchführung der nachfolgenden Aufgaben nach der Norm DIN EN ISO/IEC 17020:2012 akkreditiert sein müssen, sind zuständig für

1. Baumusterprüfungen, erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfungen und für Zwischenprüfungen von ortsbeweglichen Tanks und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) nach den Unterabschnitten 6.7.2.19, 6.7.3.15, 6.7.4.14 und 6.7.5.12 des IMDG-Codes und
2. Baumusterprüfungen sowie erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfungen von Tanks der Straßentankfahrzeuge nach den Absätzen 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 und die Prüfungen im Zusammenhang mit der Ausstellung der Bescheinigung nach den Absätzen 6.8.3.1.3.2, 6.8.3.2.3.2 und 6.8.3.3.3.2 des IMDG-Codes.

## § 17

### Pflichten des Versenders

Der Versender und der Beauftragte des Versenders

1. hat sich vor der Übergabe verpackter gefährlicher Güter zur Beförderung zu vergewissern, dass die Beförderung nicht nach Abschnitt 1.1.3, den Unterabschnitten 2.1.1.2 , 3.1.1.4 oder Kapitel 3.3 Sondervorschriften 349, 350, 351, 352, 353 oder 900 des IMDG-Codes verboten ist;
2. hat für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter ein Beförderungsdokument zu erstellen, das die in Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes und § 6 Absatz 1 Nummer 1 geforderten Angaben enthält;
3. hat für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter die Angaben nach den Absätzen 5.1.5.4.2, 5.5.2.4.1 und 5.5.3.7.1 des IMDG-Codes in ein Konnossement oder einen Frachtbrief einzutragen;
4. darf für gefährliche Güter Verpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container nur verwenden, wenn diese für die betreffenden Güter nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit

den Kapiteln 3.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 und 7.3 des IMDG-Codes zugelassen sind und das nach dem IMDG-Code erforderliche Zulassungskennzeichen tragen oder bei Schüttgut-Containern, die keine Frachtcontainer sind, eine Zulassung der zuständigen Behörde erteilt worden ist;

5. darf ortsbewegliche Tanks oder Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) nur befüllen, wenn die Maßgaben des Kapitels 4.2 des IMDG-Codes beachtet werden;
6. darf Schüttgut-Container nur befüllen, wenn die Maßgaben des Kapitels 4.3 des IMDG-Codes beachtet werden;
7. darf gefährliche Güter nur zusammenpacken, wenn dies nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit Kapitel 3.3, den Unterabschnitten 3.4.4.1, 3.5.8.2, 4.1.1.6 und dem Kapitel 7.2 des IMDG-Codes zulässig ist;
8. darf unverpackte Gegenstände, Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container nur übergeben, wenn sie nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 3.5, den Abschnitten 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6 sowie dem Absatz 5.1.5.4.1 und den Kapiteln 5.2 und 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, bezettelt und plakatiert sind;
9. darf Güterbeförderungseinheiten, die begast worden sind oder die Stoffe zu Kühl- oder Konditionierungszwecken enthalten, die eine Erstickungsgefahr darstellen können, nur übergeben, wenn sie nach Maßgabe der Unterabschnitte 5.5.2.3 oder 5.5.3.6 des IMDG-Codes gekennzeichnet sind;
10. hat eine Kopie des Beförderungsdokuments für einen Zeitraum von drei Monaten ab Ende der Beförderung nach Unterabschnitt 5.4.6.1 des IMDG-Codes aufzubewahren und nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist unverzüglich zu löschen;
11. hat dafür zu sorgen, dass die Anmeldung bei der zuständigen Behörde nach Absatz 5.1.5.1.4 IMDG-Code erfolgt;

12. darf ein Versandstück nur zur Beförderung übergeben, wenn eine Kopie der Anweisungen nach Absatz 4.1.9.1.9 und eine Kopie der erforderlichen Zeugnisse nach Absatz 5.1.5.2.1 vorliegen und hat auf Verlangen der zuständigen Behörde nach Absatz 5.1.5.2.3 des IMDG-Codes Aufzeichnungen zur Verfügung zu stellen;
13. hat sich vor der Übergabe gefährlicher Schüttgüter zur Beförderung zu vergewissern, dass sie nach den Stoffmerkbältern in Anhang 1 des IMSBC-Codes für die Beförderung zugelassen sind;
14. hat für die Beförderung gefährlicher Schüttgüter eine schriftliche Ladungsinformation zu erstellen, die die nach Abschnitt 4.2 des IMSBC Codes und § 6 Absatz 2 geforderten Angaben enthält;
15. darf gefährliche Schüttgüter der Gruppe B zur Beförderung nur übergeben, wenn eine nach dem anwendbaren Stoffmerkblatt in Anhang 1 des IMSBC-Codes erforderliche Bescheinigung vorliegt;
16. darf gefährliche Schüttgüter, die in den Stoffmerkbältern in Anhang 1 des IMSBC-Codes nicht namentlich aufgeführt und der Gruppe B zuzuordnen sind, zur Beförderung nur übergeben, wenn die nach Ziffer 1.3.1.1 des IMSBC-Codes geforderte Ausnahme vorliegt;
17. darf gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form zur Beförderung nur übergeben, wenn sie jeweils nach Kapitel 17 oder 18 des IBC-Codes, Kapitel 19 des IGC-Codes oder Kapitel XIX des GC-Codes für die Beförderung zugelassen sind, und
18. hat dem Schiffsführer vor der Verladung die nach § 6 Absatz 3 vorgeschriebenen Informationen schriftlich oder elektronisch zu übermitteln.



## § 18

### **Pflichten des für das Packen oder Beladen einer Güterbeförderungseinheit Verantwortlichen**

Der für das Packen oder Beladen einer Güterbeförderungseinheit jeweils Verantwortliche

1. darf unverpackte Gegenstände, Verpackungen, IBC und Großverpackungen in Güterbeförderungseinheiten nur stauen oder stauen lassen, wenn die Maßgaben des Kapitels 7.3 in Verbindung mit den Kapiteln 7.1 und 7.2 des IMDG-Codes eingehalten und Kapitel 3, Unterabschnitt 4.2.3 und die Kapitel 5 bis 11 des CTU-Codes beachtet sind;
2. darf Güterbeförderungseinheiten zur Beförderung nur übergeben, wenn die Vorschriften über die Kennzeichnung, Bezettelung und Plakatierung des Kapitels 3.2 in Verbindung mit dem Kapitel 3.3, dem Kapitel 3.4, den Abschnitten 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6 sowie dem Kapitel 5.3 des IMDG-Codes eingehalten sind, und
3. hat vor Übergabe zur Beförderung die in Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes geforderte Bescheinigung (CTU-Packzertifikat) auszustellen oder den Inhalt der Bescheinigung in das Beförderungsdokument aufzunehmen.

## § 19

### **Pflichten des Auftraggebers des Beförderers**

Wer einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form mit Seeschiffen beauftragt, hat dem Beförderer vor der Verladung folgende Dokumente zu übergeben oder zu übermitteln

1. ein Beförderungsdokument, das die in Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes und § 6 Absatz 1 Nummer 1 geforderten Angaben enthält;
2. die nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes geforderte Bescheinigung (CTU-Packzertifikat);
3. die Unterlagen nach § 3 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und 3, wenn zutreffend, und

4. alle weiteren gemäß Absatz 5.1.5.4.2, Abschnitt 5.4.4 und den Unterabschnitten 5.5.2.4 und 5.5.3.7 des IMDG-Codes für die Beförderung vorgeschriebenen Dokumente.

## § 20

### **Pflichten des für den Umschlag Verantwortlichen**

Der für den Umschlag Verantwortliche

1. muss bei Unfällen nach § 4 Absatz 8 die zuständige Behörde unterrichten;
2. darf verpackte gefährliche Güter auf einem Seeschiff nur gemäß den Stauanweisungen nach § 5 Absatz 1 stauen;
3. darf unverpackte Gegenstände, Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen, Schüttgut-Container, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) und Güterbeförderungseinheiten nur auf ein Seeschiff laden, wenn sie keine offensichtlichen Mängel oder Beschädigungen, die den sicheren Einschluss der gefährlichen Güter beeinträchtigen können, und keine Undichtheiten und äußeren Anhaftungen von Gefahrgut aufweisen;
4. darf gefährliche Schüttgüter nur verladen, wenn folgende Informationen vorliegen:
  - a) eine schriftliche Ladungsinformation mit den nach Abschnitt 4.2 des IMSBC-Codes und § 6 Absatz 2 geforderten Angaben, und
  - b) für einen Stoff der Gruppe B eine nach der anwendbaren Stoffseite in Anhang 1 des IMSBC-Code vorgeschriebene besondere Bescheinigung, oder
  - c) für gefährliche Schüttgüter, die im IMSBC-Code nicht namentlich aufgeführt und der Gruppe B zuzuordnen sind, die nach Ziffer 1.3.1.1 des IMSBC-Codes geforderte Ausnahme, und
5. darf gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form nur verladen, wenn die erforderlichen Informationen nach § 6 Absatz 3 vorliegen.

## § 21

### **Pflichten des Beförderers**

Der Beförderer und der Beauftragte des Beförderers

1. darf verpackte gefährliche Güter zur Beförderung nur annehmen, wenn ihre Beförderung nicht nach dem Abschnitt 1.1.3, den Unterabschnitten 2.1.1.2 oder 3.1.1.4 oder dem Kapitel 3.3 Sondervorschriften 349, 350, 351, 352, 353 oder 900 des IMDG-Codes verboten ist;
2. hat dem Schiffsführer vor Verladung ein Beförderungsdokument nach Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes, die nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes geforderte Bescheinigung (CTU-Packzertifikat), die Unterlagen nach § 3 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und 3, wenn zutreffend, und alle weiteren gemäß Absatz 5.1.5.4.2, Abschnitt 5.4.4 und den Unterabschnitten 5.5.2.4 und 5.5.3.7 des IMDG-Codes für die Beförderung vorgeschriebenen Dokumente oder ein Gefahrgutmanifest oder einen Stauplan aller zu ladenden gefährlichen Güter zu übergeben oder elektronisch zu übermitteln;
3. hat Kopien des Beförderungsdokuments nach Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes, der nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes geforderten Bescheinigung (CTU-Packzertifikat), der Unterlagen nach § 3 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und 3, wenn zutreffend, und aller weiteren gemäß Absatz 5.1.5.4.2, Abschnitt 5.4.4 und den Unterabschnitten 5.5.2.4 und 5.5.3.7 des IMDG-Codes für die Beförderung vorgeschriebenen Dokumente für einen Zeitraum von drei Monaten ab Ende der Beförderung nach Unterabschnitt 5.4.6.1 des IMDG-Codes aufzubewahren und nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist unverzüglich zu löschen;
4. hat so bald wie möglich oder im Falle einer Notfallexpositionssituation sofort den Versender, den Empfänger und weitere an der Beförderung beteiligte Stellen nach Absatz 1.5.6.1.1 Gliederungseinheit i des IMDG-Codes über die Nichteinhaltung eines Grenzwertes für die Dosisleistung oder die Kontamination zu informieren;

5. hat dafür zu sorgen, dass die in § 6 Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe c und d, Nummer 3 Buchstabe a und c und Nummer 4 Buchstabe c, d und e aufgeführten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden;
6. darf gefährliche Schüttgüter zur Beförderung nur annehmen, wenn sie nach den Stoffmerkblättern in Anhang 1 des IMSBC-Codes für die Beförderung zugelassen sind oder für gefährliche Schüttgüter, die in den Stoffmerkblättern in Anhang 1 des IMSBC-Codes nicht namentlich aufgeführt und der Gruppe B zuzuordnen sind, die nach Ziffer 1.3.1.1 des IMSBC-Codes geforderte Ausnahme vorliegt, und
7. darf gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form zur Beförderung nur annehmen, wenn sie jeweils nach dem Kapitel 17 oder 18 des IBC-Codes, Kapitel 19 des IGC-Codes oder Kapitel XIX des GC-Codes für die Beförderung zugelassen sind.

## § 22

### Pflichten des Reeders

Der Reeder

1. darf ein Seeschiff zur Beförderung gefährlicher Güter nur einsetzen, wenn es die Anforderungen nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens erfüllt;
2. hat dafür zu sorgen, dass ein Seeschiff für die Beförderung gefährlicher Güter nach § 4 Absatz 7 Satz 1 und 2 ausgerüstet ist;
3. hat dafür zu sorgen, dass die in § 6 Absatz 5 Nummer 1, Nummer 2 Buchstabe a, b, e und f, Nummer 3 Buchstabe b und d und Nummer 4 Buchstabe a und b aufgeführten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden, und
4. hat dafür zu sorgen, dass der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier nach § 4 Absatz 11 Satz 1 und 2 unterwiesen werden und die Aufzeichnungen darüber nach § 4 Absatz 11 Satz 4 und 5 aufbewahrt und nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist gelöscht werden.

## § 23

### **Pflichten des Schiffsführers**

Der Schiffsführer

1. hat dafür zu sorgen, dass alle mit Notfallmaßnahmen befassten Besatzungsmitglieder vor der Verladung gefährlicher Güter oder bei Betreten des Schiffes nach § 4 Absatz 5 unterrichtet werden;
2. muss dafür sorgen, dass das Anbringen der Hinweistafeln nach § 4 Absatz 2 Satz 2 und die Befolgung des Verbots nach § 4 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 erfolgt;
3. darf nach § 4 Absatz 4 keine Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung ablassen;
4. muss die Ladung während der Beförderung nach § 4 Absatz 6 überwachen;
5. hat dafür zu sorgen, dass sich die Ausrüstung nach § 4 Absatz 7 Satz 3 und 4 jederzeit in einem einsatzbereiten Zustand befindet und die Besatzungsmitglieder die Schutzausrüstung und Schutzkleidung in den vorgesehenen Fällen tragen;
6. muss bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Absatz 8 unterrichten;
7. hat dafür zu sorgen, dass die Ladung nach § 5 Absatz 2 gesichert ist;
8. hat die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 6 Absatz 5 mitzuführen;
9. muss die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nach § 6 Absatz 7 vorhalten und aufbewahren und die Unterlagen oder den Ausdruck aus den Datenverarbeitungssystemen nach § 6 Absatz 8 auf Verlangen zur Prüfung vorlegen;
10. hat sicherzustellen, dass die Stauanweisungen nach § 5 Absatz 1 sowie die Stau- und Trennvorschriften nach den Kapiteln 7.1, 7.2, 7.4 bis 7.7 in Verbindung mit Abschnitt 3.1.4 und Kapitel 3.2 des IMDG-Codes oder, die Stau- und Trennvorschriften nach

Abschnitt 9.3 des IMSBC-Codes und die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens, soweit anwendbar, eingehalten werden;

11. darf gefährliche Schüttgüter der Gruppe B des IMSBC-Codes nur übernehmen, wenn die Laderäume die jeweils anwendbaren Anforderungen nach Kapitel II-2 Regel 19, Tabelle 19.2 des SOLAS-Übereinkommens erfüllen und die auf den zutreffenden Stoffmerkblättern in Anhang 1 des IMSBC-Codes aufgeführten Beförderungsbedingungen eingehalten sind;
12. darf gefährliche Chemikalien, die dem IBC-Code oder dem BCH-Code unterliegen, nur übernehmen, wenn die für das jeweilige Gut in Kapitel 17 des IBC-Codes oder Kapitel IV des BCH-Codes aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind, und
13. darf verflüssigte Gase, die dem IGC-Code oder dem GC-Code unterliegen, nur übernehmen, wenn die für das jeweilige Gut in Kapitel 19 des IGC-Codes oder Kapitel XIX des GC-Codes aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind.

## § 24

### **Pflichten des mit der Planung der Beladung Beauftragten**

Der mit der Planung der Beladung Beauftragte hat dafür zu sorgen, dass Stauanweisungen nach § 5 Absatz 1 festgelegt werden.

## § 25

### **Pflichten des Empfängers**

Der Empfänger hat so bald wie möglich oder im Falle einer Notfallexpositionssituation sofort den Versender, den Beförderer und weitere an der Beförderung beteiligten Stellen nach Absatz 1.5.6.1.1 Gliederungseinheit ii in Verbindung mit Absatz 1.5.1.6.1.3 des IMDG-Codes über die Nichteinhaltung eines Grenzwertes für die Dosisleistung oder die Kontamination zu informieren.

## § 26

### **Pflichten mehrerer Beteiligter**

(1) Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben entsprechend ihren Verantwortlichkeiten bei der Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften über die

Sicherung nach Kapitel 1.4 des IMDG-Codes zu beachten. Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential beteiligten Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter, die für das Packen und Beladen von Güterbeförderungseinheiten verantwortlichen Personen und die Beförderer müssen Sicherungspläne nach Absatz 1.4.3.2.2 des IMDG-Codes vor der Aufnahme der Tätigkeit einführen und während der Tätigkeit anwenden, sofern sie nicht dem Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens und dem ISPS-Code unterliegen.

(2) Die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Unternehmen haben dafür zu sorgen, dass die Beschäftigten

1. nach § 4 Absatz 12 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, unterwiesen werden und die Aufzeichnungen darüber nach § 4 Absatz 12 Satz 3 und 4 aufbewahrt und nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist gelöscht werden und
2. vor der Übernahme ihrer Pflichten nach Unterabschnitt 5.5.2.2 und Absatz 5.5.3.2.4 des IMDG-Codes unterwiesen werden.

## § 27

### Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 10 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b des Gefahrgutbeförderungsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 17
  - a) Nummer 1 oder 13 sich nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vergewissert,
  - b) Nummer 2 oder 14 ein Beförderungsdokument oder eine Ladungsinformation nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstellt,
  - c) Nummer 3 die dort genannten Angaben nicht, nicht richtig oder nicht vollständig in ein Konnossement oder einen Frachtbrief einträgt,
  - d) Nummer 4 eine Verpackung, einen IBC, eine Großverpackung, einen ortsbeweglichen Tank, einen Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder einen Schüttgut-Container verwendet,
  - e) Nummer 5 oder 6 einen ortsbewegliche Tank, einen Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder einen Schüttgutcontainer befüllt,
  - f) Nummer 7 ein gefährliches Gut zusammenpackt,

- g) Nummer 8, 9, 15, 16 oder 17 einen unverpackten Gegenstand, eine Verpackung, Umverpackung, einen IBC, eine Großverpackung, einen ortsbeweglichen Tank, einen Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC), einen Schüttgut-Container, eine Güterbeförderungseinheit oder ein dort genanntes Gut übergibt,
  - h) Nummer 10 eine Kopie des Beförderungsdokuments nicht oder nicht mindestens drei Monate aufbewahrt,
  - i) Nummer 11 nicht dafür sorgt, dass eine Anmeldung erfolgt,
  - j) Nummer 12 ein Versandstück übergibt oder eine Aufzeichnung nicht oder nicht vollständig zur Verfügung stellt oder
  - k) Nummer 18 eine vorgeschriebene Information nicht oder nicht rechtzeitig übermittelt,
2. entgegen § 18
- a) Nummer 1 einen unverpackten Gegenstand, eine Verpackung, einen IBC oder eine Großverpackung staut oder stauen lässt,
  - b) Nummer 2 eine Güterbeförderungseinheit übergibt oder
  - c) Nummer 3 die geforderte Bescheinigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausstellt oder ihren Inhalt nicht oder nicht richtig in das Beförderungsdokument aufnimmt,
3. entgegen § 19 ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht rechtzeitig übergibt oder übermittelt,
4. entgegen § 20
- a) Nummer 1 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
  - b) Nummer 2 ein dort genanntes Gut staut,
  - c) Nummer 3 einen unverpackten Gegenstand, eine Verpackung, Umverpackung, einen IBC, eine Großverpackung, einen Schüttgut-Container, ortsbeweglichen Tank, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder eine Güterbeförderungseinheit lädt oder
  - d) Nummer 4 oder 5 ein dort genanntes Gut verlädt,



5. entgegen § 21
  - a) Nummer 1, 6 oder 7 ein dort genanntes Gut zur Beförderung annimmt,
  - b) Nummer 2 ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht rechtzeitig übergibt und nicht oder nicht rechtzeitig übermittelt,
  - c) Nummer 3 ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht mindestens drei Monate aufbewahrt,
  - d) Nummer 4 den Versender, den Empfänger und weitere an der Beförderung beteiligte Stellen nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig informiert oder
  - e) Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Unterlage mitgeführt wird,
  
6. entgegen § 22
  - a) Nummer 1 ein Seeschiff einsetzt,
  - b) Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass ein Seeschiff ausgerüstet ist,
  - c) Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Unterlage mitgeführt wird, oder
  - d) Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Person unterwiesen oder eine Aufzeichnung mindestens fünf Jahre aufbewahrt wird,
  
7. entgegen § 23
  - a) Nummer 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Person unterrichtet wird,
  - b) Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Hinweistafel angebracht oder ein dort genanntes Verbot befolgt wird,
  - c) Nummer 3 Ladungsdämpfe ablässt,
  - d) Nummer 4 die Ladung nicht überwacht,
  - e) Nummer 5 nicht dafür sorgt, dass sich die Ausrüstung in einem einsatzbereiten Zustand befindet oder die Schutzausrüstung und Schutzkleidung getragen wird,
  - f) Nummer 6 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
  - g) Nummer 7 nicht dafür sorgt, dass die Ladung gesichert ist,
  - h) Nummer 8 eine dort genannte Unterlage nicht mitführt,
  - i) Nummer 9 eine dort genannte Unterlage oder Information nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer vorhält, nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,

- j) Nummer 10 nicht sicherstellt, dass eine dort genannte Stau- oder Trennvorschrift eingehalten wird, oder
  - k) Nummer 11, 12 oder 13 ein dort genanntes Gut, eine dort genannte Chemikalie oder ein dort genanntes Gas übernimmt,
8. entgegen § 24 nicht dafür sorgt, dass eine Stauanweisung festgelegt wird,
9. entgegen § 25 eine dort genannte Person oder Stelle nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig informiert,
10. entgegen § 26
- a) Absatz 1 Satz 1 eine dort genannte Vorschrift nicht beachtet,
  - b) Absatz 1 Satz 2 einen Sicherheitsplan nicht oder nicht rechtzeitig einführt oder nicht oder nicht richtig anwendet,
  - c) Absatz 2 Nummer 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Person unterwiesen wird oder eine Aufzeichnung mindestens fünf Jahre aufbewahrt wird, oder
  - d) Absatz 2 Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Person unterwiesen 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 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.

## § 28

### Übergangsbestimmungen

(1) Bis zum 31. Dezember 2015 kann die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen noch nach den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 2014 (BGBl. I S. 301), die durch Artikel 5 der Verordnung vom 26. Februar 2015 (BGBl. I S. 265) geändert worden ist, in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung durchgeführt werden.

(2) § 3 Absatz 1 Nummer 1 und 2 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Vorschriften des Kapitels II-2 Regel

19 des SOLAS-Übereinkommens die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung einzuhalten sind.

(3) § 3 Absatz 1 Nummer 3 und 4 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 16 Absatz 3 des SOLAS-Übereinkommens die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 59 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung einzuhalten sind.

(4) § 5 Absatz 1 ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle der Einschränkungen in der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens die Einschränkungen in der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung zu beachten sind.

(5) § 6 Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe e und Nummer 3 Buchstabe b ist für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Schiffe die erforderliche Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS-Übereinkommens in der am 30. Juni 2002 geltenden Fassung mitzuführen ist.

(6) Die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung nach § 6 Absatz 5 Nummer 2 der Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 2014 (BGBl. I S. 301), die durch Artikel 5 der Verordnung vom 26. Februar 2015 (BGBl. I S. 265) geändert worden ist, in der bis zum [Einsetzen: Tag der Verkündung] geltenden Fassung anerkannten Prüfstellen dürfen die ihnen nach § 6 Absatz 9 derselben Verordnung gestatten Aufgaben noch bis zum 31. Dezember 2020 wahrnehmen.

## **Artikel 2**

### **Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter**

In der Gefahrgut-Ausnahmereverordnung vom 6. November 2002 (BGBl. I S. 4350), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Februar 2015 (BGBl. I S. 265) geändert worden ist, wird § 1 Absatz 1 wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 werden die Wörter „vom 17. Juni 2009 (BGBl. I S. 1389), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 29. November 2011 (BGBl. I S. 2349) geändert worden ist“ durch die Wörter „vom 30. März 2015 (BGBl. I S. 366), die durch Artikel 489 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist,“ ersetzt.
2. In Nummer 2 werden die Wörter „vom 22. Februar 2010 (BGBl. I S. 238), die zuletzt durch Verordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2780) geändert worden ist“ durch die Wörter „vom .....(BGBl. I S. ) [Einsetzen Datum und Fundstelle dieser Verordnung]“ ersetzt.

## **Artikel 3**

### **Neubekanntmachung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in der vom [Einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## **Artikel 4**

### **Aufheben von Vorschriften**

Die Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 2014 (BGBl. I S. 301), die durch Artikel 5 der Verordnung vom 26. Februar 2015 (BGBl. I S. 265) geändert worden ist, wird aufgehoben.

## **Artikel 5**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 mit Wirkung vom 1. Januar 2015 in Kraft. Artikel 1 § 27, Artikel 2 und Artikel 4 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen sind in verschiedenen internationalen Codes geregelt. Die Vorschriften für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter sind im IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) enthalten. Sie beruhen auf den UN-Modellvorschriften und sind weitgehend mit den anderen Verkehrsträgern harmonisiert. Die Vorschriften des IMDG-Codes werden dazu in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Diese Änderungen erfordern eine Anpassung der GGvSee. Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 37. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Anpassung wird zum Anlass genommen, die GGvSee grundsätzlich zu überarbeiten und zu präzisieren.

In der GGAV sind zwei redaktionelle Korrekturen vorzunehmen.

#### **II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung**

Die vorliegende Verordnung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 37. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Mit den Änderungen des IMDG-Codes erfolgt insbesondere eine Anpassung an die UN-Modellvorschriften, welche auch für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit der Eisenbahn und mit dem Binnenschiff vollzogen wurde.

Die materiell-rechtlichen Anforderungen, die bei der Beförderung gefährlicher Güter zu beachten sind, ergeben sich im Wesentlichen aus den internationalen Codes. In der nationalen Umsetzungsvorschrift sind daher nur Regelungen hinsichtlich zusätzlicher Anforderungen sowie Zuständigkeiten und Pflichten erforderlich. Regelungen zu Anforderungen, die sich bereits unmittelbar aus den internationalen Codes ergeben, werden soweit möglich nicht in die GGvSee übernommen.

Die Regelungen über die Zuständigkeiten werden präzisiert. Die allgemeinen Beschreibungen werden durch Verweise auf die entsprechenden Regelungen ersetzt. Die Zuständigkeit der

verschiedenen Behörden wird wie in der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) in separaten Paragraphen geregelt. Ebenfalls präzisiert werden die Bestimmungen zu den Verantwortlichkeiten, diese werden in den Paragraphen zu den Pflichten zusammengefasst, dabei werden wie in der GGVSEB für die einzelnen Verpflichteten separate Paragraphen geschaffen.

### **III. Alternativen**

Zur 1:1-Umsetzung der nach dem SOLAS-Abkommen völkerrechtlich verbindlichen Codes besteht keine Alternative.

### **IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen (dem SOLAS-Übereinkommen) vereinbar.

### **V. Gesetzesfolgen**

#### **1. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Verordnung dient der nachhaltigen Entwicklung, da sie die erforderlichen Maßnahmen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen umsetzt. Die Verordnung hat Auswirkungen auf die Managementregel 4 der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Durch die Maßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter werden Gefahren für Mensch und Umwelt minimiert.

#### **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Dem Bund, den Ländern und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

#### **3. Erfüllungsaufwand**

##### **a) Für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

**b) Für die Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Es entsteht kein Personalaufwand. Die Sach- und Anschaffungskosten sind vernachlässigbar gering.

Mit dieser Verordnung werden zwei Informationspflichten neu eingeführt. Diese richten sich an Hersteller von sogenannten Konfettishootern (technische Dokumentation über die Bauart nach SV 371.2 des IMDG-Codes) und Hersteller von asymmetrischen Kondensatoren (Kennzeichnung der Kondensatoren mit Nennenergie nach Sondervorschrift 372 des IMDG-Codes). Konfettishooter werden in der Regel importiert, über die Anzahl der Bauarten von Konfettishootern sind keine Statistiken verfügbar. Auch über die Anzahl der in Deutschland hergestellten asymmetrischen Kondensatoren sind keine Statistiken verfügbar. Der Personalaufwand ist geringfügig.

Die mit dieser Verordnung neu eingeführten Pflichten verursachen keinen Sach- und Anschaffungsaufwand.

**c) Für die Verwaltung**Bund

Für den Bund ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Festlegung von Bedingungen für die Beförderung beschädigter Lithiumbatterien durch die zuständige Behörde nach Kapitel 3.3, Sondervorschrift 376 des IMDG-Codes. Hierfür ist nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung BAM zuständig. Aufgrund der Erfahrungen mit einer vergleichbaren Regelung aus dem Landverkehr kann von einer Fallzahl von 10 Festlegungen pro Jahr mit einem Bearbeitungsaufwand von 8 Stunden pro Fall ausgegangen werden. Hieraus ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von rund 3 000 Euro pro Jahr, der im Rahmen des Plafonds aufzufangen ist.

Länder (inklusive Kommunen)

Für die Länder ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Erteilung von Genehmigungen, wenn Mengengrenzen von Kraftstoff in beförderten Fahrzeugen überschritten werden. Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen sind in SV 962.2 des IMDG-Codes und § 9 Absatz 2 enthalten. Es wird eine Fallzahl von 25 Genehmigungen pro Jahr zugrunde gelegt, als Bearbeitungsaufwand wird von 4 Stunden pro Fall ausgegangen. Hieraus ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von rund 3 500 Euro pro Jahr.



## **5. Weitere Kosten**

Mit dieser Verordnung entstehen keine höheren Kostenbelastungen. Eventuelle Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, dass sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, daraus nicht ergeben.

## **6. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Frauen und Männer von dieser Verordnung unterschiedlich betroffen sein könnten. Daher liegt keine Gleichstellungsrelevanz vor.

## **VI. Befristung**

Eine Befristung dieser Verordnung kommt nicht in Betracht. Änderungen, die der 1:1-Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem Recht dienen, sind nicht zu befristen. Zwar unterliegt der IMDG-Code einem zweijährigen Änderungszyklus, die Änderungen beziehen sich aber jeweils nur auf einzelne Regelungsaspekte.

## **B. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen**

### **Zu § 1 (Geltungsbereich)**

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 Satz 1 entspricht § 1 Absatz 1 Satz 1 der bisherigen GGVSSee. Damit sind Beförderungen mit Seeschiffen, die die Bundesflagge führen, Beförderungen mit Seeschiffen unter fremder Flagge, soweit diese sich im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhalten, sowie alle Vorbereitungs- und Abschlussbehandlungen dieser Beförderungen im Geltungsbereich dieser Verordnung vom Geltungsbereich erfasst. Die Formulierung des Satzes 2 wird redaktionell geändert, um klarzustellen, dass GGVSSEB und GGVSSee nicht nebeneinander gelten, sondern dass für die näher beschriebenen Fälle bei einer Beförderung mit Seeschiffen auf Binnengewässern die GGVSSEB eine abschließende Regelung trifft.

#### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 entspricht § 1 Absatz 2 der bisherigen GGVSSee. Die Freistellung der Schiffsausrüstung bleibt unverändert erhalten. Für die beim Betrieb des Schiffes anfallenden gefährlichen Abfälle greifen spezielle abfallrechtliche Regelungen, die die Anforderungen während des Verbleibs auf dem Schiff regeln. Solange der Verbleib dieser Abfälle nach abfallrechtlichen Vorschriften zulässig ist, findet die GGVSSee keine Anwendung.

#### **Zu Absatz 3**

Die Freistellung für Seeschiffe der in- und ausländischen Streitkräfte bleibt erhalten. Seeschiffe gehören dann zur Bundeswehr oder zu ausländischen Streitkräften, wenn die nautische Leitung des Schiffes von der Bundeswehr bzw. den ausländischen Streitkräften übernommen worden ist. Dies kann auch durch Einzelverpflichtung des Kapitäns erfolgen.

Gründe der Verteidigung liegen nicht nur dann vor, wenn der Verteidigungsfall nach Art. 115a GG eingetreten ist. Insofern ist die verfassungsrechtliche Definition des Verteidigungsfalles für die Anwendung des § 1 Absatz 3 Satz 1 GGVSSee alleine nicht maßgebend. Die Entscheidung, was Gründe der Verteidigung sind, obliegt dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg). So können z. B. auch militärische Übungen Gründe der Verteidigung sein. Gründe der Verteidigung liegen u. a. auch dann vor, wenn die Bundeswehr außerhalb

des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt wird und dieser Einsatz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde.

Die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter ist durch Bestimmungen der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Beförderung gefährlicher Güter im Auftrag und unter der Verantwortung der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte durch zivile Unternehmen. Die Überwachung der Verladung und der Beförderung gefährlicher Güter im Verantwortungsbereich ausländischer Streitkräfte in der Zuständigkeit des BMVg soll sicherstellen, dass die einschlägigen nationalen militärischen Regeln beachtet werden. Ausdrücklich wird nun auch die Überwachung der Beförderung durch die zuständigen Stellen im Bereich des BMVg genannt, um zu verdeutlichen, dass nur Schiffe ausgenommen werden, die auch die Beförderung im Auftrag der Bundeswehr oder sonstiger Streitkräfte durchführen. Die Beförderung von militärischen gefährlichen Gütern als Zuladung auf zivilen Schiffen kann nicht freigestellt werden. Dem Militär liegen in der Regel keine näheren Kenntnisse über die weitere an Bord befindliche Ladung vor und das militärische Sicherheitskonzept ist somit nicht geschlossen anwendbar. Erforderliche Ausnahmezulassungen können in der Regel von den zuständigen Landesbehörden erteilt werden.

Seeschiffe, die nicht aus Gründen der Verteidigung gefährliche Güter befördern, müssen die Gefahrgutverordnung See einhalten.

#### **Zu Absatz 4**

Aus systematischen Gründen wird der Inhalt von § 4 Absatz 13 der bisherigen GGVSSee in den § 1 übernommen. Hiermit wird klargestellt, dass die in den deutschen Seehäfen vorhandenen Hafensicherheitsverordnungen, die das Einbringen gefährlicher Ladung in den Hafensbereich, den zeitweiligen Aufenthalt im Hafen und den Umschlag betreffen, zusätzlich zu den Bestimmungen in dieser Verordnung angewendet werden.

#### **Zu § 2 Begriffsbestimmungen**

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

Absatz 1 übernimmt die Inhalte des § 2 Absatz 1 und Absatz 3 der bisherigen GGVSSee und enthält in alphabetischer Reihenfolge die für die Verordnung relevanten Begriffsbestimmungen. Es sind die Vorschriften aufgeführt, auf die in der GGVSSee Bezug genommen wird. Die

damit starr in Bezug genommenen Vorschriften werden somit national rechtsverbindlich zur Anwendung vorgeschrieben und es wird eine Bestimmtheit der Regelungen erreicht, die eine Ahndung von Verstößen rechtfertigt. Dabei wurde berücksichtigt, dass die CTU-Packrichtlinien zwischenzeitlich durch den CTU-Code ersetzt wurden. Neu aufgenommen werden Begriffsbestimmungen für den CSS-Code und den ISPS-Code, auf diese Codes wurde in der bisherigen GGVSsee nur in § 7 Absatz 3 bzw. § 9 Absatz 9 Bezug genommen.

Die Begriffsbestimmungen für Beförderer und Versender werden unverändert übernommen. Die Begriffsbestimmung für den Reeder orientiert sich an dem handelsrechtlichen Begriff des „Reeders“ in § 476 Handelsgesetzbuch (HGB) sowie ergänzend an der Definition des „Ausrüsters“ in § 477 HGB, ohne letzteren allerdings ausdrücklich zu benennen. Hintergrund der Änderung ist, dass das Seehandelsrecht (§§ 476 ff. HGB) im Jahr 2013 durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) umfassend reformiert wurde. In der Folge daraus erfolgten erhebliche Änderungen im deutschen Seehandelsrecht, so auch im 5. Buch (Seehandel) des HGB. Mit der angestrebten Anpassung der Definition erfolgt insoweit auch eine Harmonisierung von dem Ursprung nach seehandelsrechtlichen Begriffen im Rahmen von Vorschriften betreffend die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 entspricht § 2 Absatz 2 der bisherigen GGVSsee. Die gefährlichen Güter werden unter Hinweis auf die Einstufungskriterien der einzelnen Vorschriften erfasst. Das schließt bei festen Massengütern auch die sogenannten MHB-Stoffe (nur in großen Mengen gefährliche Stoffe) ein, die nicht nach den Klassifizierungsbestimmungen im IMDG-Code erfasst sind, jedoch chemische Eigenschaften besitzen, die bei der Beförderung dieser Stoffe als Schüttgut zu Gefährdungen führen. Für flüssige Massengüter werden entzündbare flüssige Stoffe (Flammpunkt  $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ), Mineralölprodukte nach Anlage I des MARPOL (Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe), die im IBC-Code definierten schädlichen flüssigen Stoffe und die dem IGC-Code unterliegenden verflüssigten Gase in die Begriffsbestimmung einbezogen. Die Definition der schädlichen flüssigen Stoffe im IBC-Code geht über die Klassifizierungskriterien als Meeresschadstoff nach dem IMDG-Code hinaus und erfasst weitere Stoffe mit Umweltgefahren.

### **Zu § 3 Zulassung zur Beförderung**

Die Inhalte von § 3 Absatz 1 bis 3 und Absatz 5 bis 6 der bisherigen GGVSee werden übernommen. Die bisherige Regelung zu den CTU-Packrichtlinien (Cargo Transport Unit) (§ 3 Absatz 4 der bisherigen GGVSee) kann entfallen. Die Pflicht zur Erstellung eines Containerpackzertifikats ergibt sich aus Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes und dessen Vorschriften müssen nach § 3 Abs. 1 GGVSee auch bei der Übergabe zur Beförderung eingehalten sein.

### **Zu Absatz 1**

Es werden getrennt für die verschiedenen Beförderungsarten alle internationalen Vorschriften aufgeführt, die bei der Beförderung gefährlicher Güter zu beachten sind. Um auch die zur Beförderung gehörenden Vorbereitungshandlungen zu erfassen wird wie bisher auf die Übergabe zur Beförderung abgestellt, aber zusätzlich auch klar gestellt, dass auch die Verladung auf Seeschiffe nur erfolgen darf, wenn die einschlägigen Vorschriften eingehalten sind.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 entspricht § 3 Absatz 2 der bisherigen GGVSee. Er beinhaltet wie bisher Regelungen zum Mitführen der persönlichen Schutzausrüstung, die nach dem EmS-Leitfaden (auf den der IMDG-Code verweist) einzusetzen ist sowie besondere Sicherheitsvorschriften für vor dem 1. September bzw. 1. Februar 1992 gebaute Schiffe, um eine gleichwertige Sicherheit bei der Beladung und Entladung von explosiven Stoffen und Gegenständen mit Explosivstoff, entzündbaren Gasen, entzündbaren Flüssigkeiten und giftigen Flüssigkeiten in deutschen Häfen zu gewährleisten.

### **Zu Absatz 3**

Satz 2 des bisherigen § 3 Absatz 3 wird gestrichen. Gemäß Unterabschnitt 2.0.5.3 des IMDG-Codes bzw. Abschnitt 10 des IMSBC-Codes oder Kapitel 20 des IBC-Codes darf die Beförderung nur beginnen, wenn die Notifizierung gemäß Basler Übereinkommen erfolgt ist und die zuständige Behörde des Ausfuhrstaats der Verbringung zugestimmt hat. Da IMDG-Code, IMSBC-Code und IBC-Code nach § 3 Absatz 1 einzuhalten sind, ist keine gesonderte Regelung in der nationalen Umsetzungsvorschrift erforderlich. Allerdings ist das Verladeverbot in Satz 1 beizubehalten, da sich dies nicht aus dem internationalen Recht ergibt und nur so verhindert werden kann, dass in einem Staat, der dem Basler Übereinkommen nicht beigetreten ist, Abfälle auf Schiffe unter Bundesflagge verladen werden. Das Verladeverbot ist erforderlich, weil Staaten, die dem Übereinkommen nicht beigetreten sind, nicht verpflichtet sind,

exportierte Abfälle zurückzunehmen, wenn die beabsichtigte Entsorgung scheitert. Jedoch wird nun durch eine Ausnahme berücksichtigt, dass es Übereinkünfte nach Artikel 11 dieses Übereinkommens geben kann, nach denen auch eine Verladung aus Nicht-Vertragsstaaten erlaubt ist. So sind z. B. die USA zwar kein Vertragsstaat des Übereinkommens, es besteht aber mit dem OECD-Beschluss C(2001)107 endg. eine mehrseitige Übereinkunft, nach der eine Verbringung von gefährlichen Abfällen aus den USA in die EU zur Verwertung erlaubt ist (vgl. auch <http://www.basel.int/Countries/Agreements/tabid/1482/Default.aspx>).

#### **Zu Absatz 4**

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, ist eine Genehmigung der zuständigen Länderbehörde erforderlich. Die Erteilung der Erlaubnis zur Entladung kann damit von der Möglichkeit der Weiterbeförderung, d. h. dem Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung für die Weiterbeförderung auf der Straße oder Schiene nach § 5 GGVSEB, abhängig gemacht werden. Die bisherige alternative Zuständigkeit des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der für die Festlegung der örtlichen Sicherheitsvorschriften zuständigen Behörden entfällt. Die örtlichen Sicherheitsvorschriften gelten in jedem Fall zusätzlich nach § 1 Absatz 4.

#### **Zu Absatz 5**

Absatz 5 entspricht § 3 Absatz 6 der bisherigen GGVSee und enthält eine Regelung zur Einfuhr von Feuerwerk. Die genannten Unterlagen und Angaben sind für die Einfuhr nach Deutschland erforderlich, um eine schnelle Überprüfung der über See einkommenden Ladungen mit Feuerwerk zu ermöglichen. In Nummer 3 Buchstabe e wird der Begriff „Container“ durch den einschlägigen Oberbegriff „Güterbeförderungseinheit“ ersetzt.

#### **Zu § 4 Allgemeine Sicherheitspflichten, Überwachung, Ausrüstung, Unterweisung**

Die Regelung zur Geltung der örtlichen Sicherheitsvorschriften der Länder des bisherigen § 4 Absatz 13 wird aus redaktionellen Gründen in § 1 verschoben, im Übrigen wird der bisherige § 4 GGVSee übernommen. § 4 enthält:

- allgemeine Sicherheitspflichten, die vergleichbaren Anforderungen in den Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter mit anderen Verkehrsträgern entsprechen,

- das Verbot zu rauchen sowie Feuer und offenes Licht zu verwenden, hierbei wird die bisherige Beschreibung der Bereiche, in denen das Verbot gilt, durch ein generelles Verbot in auf dem gesamten Schiff ersetzt, von dem nur geschlossene Aufenthalts- und Unterkunftsbereichen ausgenommen sind. Dadurch erfolgt eine Präzisierung der Bestimmung, die damit auch vergleichbaren Regelungen in einigen Hafensicherheitsvorschriften der Länder entspricht,
- Regelungen zum Explosionsschutz von Geräten und Installationen,
- ein Verbot des Ablassens von Ladungsdämpfen,
- eine Regelung zur Information der Besatzung,
- die Anforderung zur Überwachung der Ladung,
- Regelungen zur Mitführung von im MFAG (Medical first aid guide) genannten Arznei- und Hilfsmitteln, von im Ems-Leitfaden genannten Ausrüstungen und von persönlichen Schutzausrüstungen und tragbaren Gasspürgeräten,
- Mitwirkungs-, Unterstützungs- und Meldepflichten bei Unfällen mit gefährlichen Gütern; hierbei wird die Beschreibung der zu informierenden Behörden präzisiert und klargestellt, dass für die im Bereich des Hamburger Hafens liegenden Teile der Bundeswasserstraße Elbe keine Bundeszuständigkeit besteht, und
- Anforderungen für die Unterweisung von Schiffsführer, Ladungsoffizier und Landpersonal.

Statt des Begriffs „Schulung“ wird in der Überschrift der Begriff „Unterweisung“ verwendet, da hier keine formellen Schulungen gemeint sind, für die typischerweise Anforderungen an Durchführung und Prüfungen in den Vorschriften geregelt werden. Die Unterweisung des Schiffsführers ist in der GGVSee nur für Trockengüterschiffe unter deutscher Flagge geregelt. Grund für diese Sonderregelung ist, dass im STCW-Übereinkommen (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) ein besonderer Befähigungsnachweis nur für Tankschiffe gefordert ist. Die Fünfjahresfrist orientiert sich an der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises für Tankschiffe im STCW und der Bescheinigung für die Ausbildung des Sachkundigen in der Binnenschifffahrt nach Kapitel 8.2 des ADN; § 4 Absatz 11 und wird unverändert aus der bisherigen GGVSee übernommen. Jedoch wird bei der Anforderung zur Unterweisung des Landpersonals in § 4 Absatz 12 die Regelung zur Wiederholung der Unterweisung präzisiert um zu verdeutlichen, dass ein Wiederholungszyklus von fünf Jahren nicht grundsätzlich ausreichend ist. Die Vorschriften des IMDG-Codes und des IMSBC-Codes werden in einem festgelegten Rhythmus von zwei Jahren geändert, daran sollte sich

auch die Wiederholung der Unterweisung orientieren. Nur wenn sich die Rechtsänderungen nicht auf den spezifischen Verantwortungsbereich des Betroffenen auswirken, kann auf eine Unterweisung zu Neuerungen verzichtet werden. Um aber gleichwohl den vorhandenen Wissensstand zu erhalten und aufzufrischen, ist dann aber spätestens nach fünf Jahren eine erneute Unterweisung erforderlich.

### **Zu § 5 Verladung gefährlicher Güter**

Die Regelungen des § 7 der bisherigen GGVSee werden in den neuen § 5 überführt. Geregelt werden nur die einzuhaltenden Anforderungen, wer für die Einhaltung zu sorgen hat ergibt sich aus den §§ 17 ff.

Absatz 1 legt fest, dass vor der Verladung verpackter gefährlicher Güter Stauanweisungen festzulegen sind. Dabei sind die Vorgaben des IMDG-Codes und die Vorschriften des Kapitels II-2 Regel 19 des SOLAS-Übereinkommens zu beachten. Da sich die Verbindlichkeit von SOLAS II-2 Regel 19 und IMDG-Code bereits aus § 3 ergibt, muss hierzu keine weitere Aussage getroffen werden und § 7 Absatz 1 Satz 2 der bisherigen GGVSee kann gestrichen werden.

Absatz 2 entspricht § 7 Absatz 3 der bisherigen GGVSee, der Wortlaut wird in Folge der Einführung einer Begriffsbestimmung für den CSS-Code in § 2 Absatz 1 Nummer 5 angepasst.

§ 7 Absätze 2 und 4 bis 7 der bisherigen GGVSee können entfallen, die Anforderungen selbst ergeben sich aus den Codes, die Verantwortlichkeiten sind in den entsprechenden Regelungen der Pflichten festgelegt (vgl. § 20 Nummer 2, § 23 Nummer 7, Nummer 10 und Nummer 11). Eine Änderung der Anforderungen für die Verladung wird damit nicht bewirkt.

### **Zu § 6 Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Güter**

Die Regelungen des § 8 der bisherigen GGVSee werden in den neuen § 6 überführt. Geregelt werden nur die einzuhaltenden Anforderungen, wer für die Einhaltung zu sorgen hat, ergibt sich aus den §§ 17 ff. Eine Änderung der Anforderungen für die erforderlichen Unterlagen wird damit nicht bewirkt.

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 betrifft die Unterlagen für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter und übernimmt Regelungen aus § 8 Absatz 1 Nummer 1, Nummer 2 und Nummer 5 der bisherigen GGVSee. Geregelt werden Angaben zur ausstellenden Firma und des Namens desjenigen, der



eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Versender wahrnimmt sowie des für das Gefahrgutmanifest bzw. den Stauplan Verantwortlichen. Ferner wird geregelt, in welchen Fällen die vorgeschriebenen Angaben in einem Beförderungsdokument zusammengefasst werden können. § 8 Absatz 1 Nummern 3 bis 4 und Nummern 6 bis 7 der bisherigen GGVSee können entfallen, die Anforderungen ergeben sich unmittelbar aus dem IMDG-Code, die Verantwortlichkeiten sind in den entsprechenden Regelungen der Pflichten festgelegt.

#### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 betrifft die Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Schüttgüter. Geregelt werden Angaben zur ausstellenden Firma und des Namens desjenigen, der eigenverantwortlich die Pflichten des Unternehmers oder Betriebsinhabers als Versender wahrnimmt. § 8 Absatz 2 Nummern 2 bis 4 der bisherigen GGVSee können entfallen, die Anforderungen ergeben sich unmittelbar aus dem IMSBC-Code, die Verantwortlichkeiten sind in den entsprechenden Regelungen der Pflichten festgelegt.

#### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 betrifft die Unterlagen für die Beförderung gefährlicher Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form und entspricht § 8 Absatz 3 der bisherigen GGVSee. Zum Teil ergeben sich die Informationspflichten bereits unmittelbar aus den entsprechenden Codes, aber Nummer 1 bis 4 haben auch Relevanz für Mineralölprodukte und einzelne andere entzündbare Flüssigkeiten, die nicht dem IBC-Code unterliegen. Daher werden hier noch einmal zusammengefasst die erforderlichen Ladungsinformationen genannt.

#### **Zu Absatz 4**

Absatz 4 fasst die Regelungen zur elektronischen Übermittlungen von Ladungsinformationen für verpackte gefährliche Güter, gefährliche Schüttgüter und Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form zusammen. Sofern in den einschlägigen Codes Musterformulare abgedruckt sind (z. B. Abschnitt 5.4.5 des IMDG-Codes oder Unterabschnitt 4.2.3 des IMSBC-Codes) und diese Felder für Unterschriften enthalten, können diese Unterschriften durch den Namen der unterschriftsberechtigten Person ersetzt werden.

**Zu Absatz 5**

Absatz 5 regelt, welche Dokumente auf Seeschiffen mit gefährlichen Gütern mitzuführen sind. Die Anforderungen der GGVSee gehen dabei über die Regelungen in Abschnitt 5.4.3 des IMDG-Codes hinaus. Die Regelung entspricht § 8 Absatz 4 der bisherigen GGVSee.

Nummer 3 Buchstabe c wird redaktionell an Nummer 2 Buchstabe c angepasst. Die Verantwortlichkeit des Schiffsführers ist in § 23 geregelt. Die Verantwortlichkeit von Beförderer und Reeder in Bezug auf die verschiedenen Dokumente sind in den §§ 21 und 22 geregelt, daher kann § 8 Absatz 5 der bisherigen GGVSee entfallen.

**Zu Absatz 6**

Absatz 6 entspricht § 8 Absatz 6 der bisherigen GGVSee.

**Zu Absatz 7 und 8**

Die Absätze 7 und 8 entsprechen § 8 Absatz 7 und Absatz 8 der bisherigen GGVSee. Die Verantwortlichkeit des Schiffsführers ist in § 23 geregelt.

**Zu § 7 Ausnahmen**

Der Inhalt des § 5 der bisherigen GGVSee wird in den neuen § 7 überführt. Absatz 1 Satz 1 regelt die Fälle, in denen die nach Landesrecht zuständigen Behörden und in bundeseigenen Häfen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ausnahmen erteilen können. Die Absätze 2 bis 4 entsprechen inhaltlich § 5 Absatz 4 bis 6 der bisherigen GGVSee, die Formulierungen werden Hinblick auf Anforderungen der Rechtsförmlichkeit angepasst. Die Anwendung der Anforderung nach Absatz 5, dass der Antragsteller grundsätzlich ein Sachverständigengutachten mit einer Sicherheitsbewertung vorzulegen hat (§ 5 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 der bisherigen GGVSee), wird auf die Ausnahmeerteilung nach IMSBC-Code und IBC-Code durch die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft ausgedehnt. Zugleich werden die Anforderungen an das Sachverständigengutachten präzisiert und es wird geregelt, wie vorzugehen ist, wenn eine Entscheidung aufgrund des vorgelegten Gutachtens nicht möglich ist: Dann besteht die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde weitere Gutachten auf Kosten des Antragstellers verlangen kann oder diese in Abstimmung mit dem Antragsteller selbst erstellen lassen kann. In begründeten Einzelfällen kann von dem Grundsatz der Vorlage eines Gutachtens abgewichen werden; dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn in anderen Ländern bereits Ausnahmezulassungen erteilt wurden, wenn die

Erstellung eines Gutachtens zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen würde, insbesondere wenn sich die Ausnahme nur auf formale Abweichungen von den Vorschriften beziehen würde, oder wenn kurzfristige Entscheidungen getroffen werden müssen, so dass keine Zeit für die Erstellung eines Gutachtens bleibt und stattdessen auf andere Entscheidungshilfen zurückgegriffen werden muss, wie z. B. die Einschätzungen der vor Ort tätigen Einsatz- und Überwachungskräfte. Mit dieser Ergänzung erfolgt eine Angleichung an die entsprechende Regelung für Ausnahmen im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr, § 5 Absatz 4 GGVSEB.

Absatz 6 und 7 entsprechen inhaltlich § 5 Absatz 2 und 3 der bisherigen GGVSee, der Anwendungsbereich der Absätze wird auf die Ausnahmeerteilung nach IMSBC-Code und IBC-Code durch die für die Schiffssicherheit zuständige bundesunmittelbare Berufsgenossenschaft ausgedehnt. Das bisherige Schriftformerfordernis wird um die Möglichkeit einer elektronischen Ausnahmeerteilung ergänzt.

**Zu § 8 Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
§ 8 entspricht § 6 Absatz 1 der bisherigen GGVSee.

**Zu § 9 Zuständigkeiten der nach Landesrecht zuständigen Behörden**

§ 9 übernimmt die Zuständigkeitsregelung für die Länderbehörden aus dem § 6 Absatz 2 der bisherigen GGVSee. Die bisherige Zuständigkeitszuweisung für die Inkraftsetzung der örtlichen Sicherheitsvorschriften in den Häfen kann entfallen. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen beim Umgang mit gefährlichen Gütern und Hafенbetriebsvorschriften, die sich nicht auf das Gefahrgutbeförderungsgesetz und die auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen stützen. Gemäß § 1 Absatz 4 gelten die örtlichen Sicherheitsvorschriften neben den Vorschriften der GGVSee.

Des Weiteren erfolgt eine Präzisierung, in welchen Fällen eine Festlegung von Stau- und Trennvorschriften erforderlich ist. Die Länderbehörden sind auch zuständig, wenn eine Behörde bei der Beförderung von Kraftstoffen in Maschinen oder in Fahrzeugen der Überschreitung der in den Sondervorschriften 363 und 962 des IMDG-Codes festgelegten Mengengrenzen zustimmen muss, da eine Beurteilung des Sachverhalts von der Behörde vor Ort erfolgen sollte.

**Zu § 10 Zuständigkeiten der durch das Bundesministerium der Verteidigung bestimmten Sachverständigen und Dienststellen**

§ 10 fasst die Zuständigkeitsregelungen aus § 6 Absatz 3 und Absatz 10 der bisherigen GGVSee in einem Paragraphen zusammen.

**Zu § 11 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr**

§ 11 übernimmt die Zuständigkeitsregelung für das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr aus dem § 6 Absatz 4 der bisherigen GGVSee. Dabei werden die Festlegungen der Zuständigkeiten für Fragen der Klassifizierung von Stoffen der Klasse 1 für die militärische Verwendung präzisiert. Eine Änderung der Zuständigkeit ist damit nicht verbunden.

**Zu § 12 Zuständigkeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung**

§ 12 übernimmt die Zuständigkeitsregelung für die BAM aus dem § 6 Absatz 5 der bisherigen GGVSee. Dabei werden die Festlegungen der Zuständigkeiten präzisiert. Die Zuständigkeit für die Zustimmung nach Sondervorschrift 363.7 (im Falle der Überschreitung der Menge von 1.500 Liter Kraftstoff in Maschinen und Geräten) wird auf die Länder übertragen. Die Aufgabenwahrnehmung im Hinblick auf ortsbewegliche Druckgeräte und sonstige Tanks wird neu gefasst. In Nummer 1 Buchstabe f, g und h wird festgelegt, dass die BAM zuständige Behörde für Druckgefäße nach Kapitel 6.2 des IMDG-Codes, für ortsbewegliche Tanks und MEGC nach Kapitel 6.7 des IMDG-Codes und für Straßentankfahrzeuge nach Kapitel 6.8 des IMDG-Codes ist. Für einen Teil dieser Aufgaben ist aber auch die Möglichkeit einer Übertragung an Prüfstellen vorgesehen. Hierzu wird in Nummer 8 festgelegt, dass die BAM Prüfstellen für Prüfungen von Gasgefäßen, ortsbeweglichen Tanks und MEGCs anerkennen kann. Die Zuständigkeit für die Bauartzulassung einschließlich der Anerkennung des Qualitätssicherungssystems von Herstellern von Gasgefäßen liegt aber ausschließlich bei der BAM. Die Prüfstellen werden auch für die Aufgaben im Hinblick auf Straßentankfahrzeuge nach Kapitel 6.8 des IMDG-Codes anerkannt. Die Zuständigkeiten der Prüfstellen ergeben sich aus der Anerkennung, die Überwachung durch die BAM erstreckt sich auf alle Aufgaben der Prüfstellen. Eine Regelung zu den Aufgaben der von der BAM anerkannten Prüfstellen wie in § 6 Absatz 9 der bisherigen GGVSee enthalten, kann daher entfallen.

Absatz 2 enthält eine Ermächtigungsgrundlage für den Erlass von Nebenbestimmungen. Bei den in Absatz 2 genannten Verwaltungsakten handelt es sich um gebundene Verwaltungsakte oder zumindest um Verwaltungsakte, bei denen bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Ermessensreduzierung auf Null gegeben ist. In diesen Fällen sind Nebenbestimmungen zu einem begünstigenden Verwaltungsakt nur zulässig, wenn sie durch Rechtsverordnung zugelassen sind oder wenn sie sicherstellen sollen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen des Verwaltungsaktes erfüllt sind. Letzteres wird aber unstrittig nur für die Nebenbestimmung in Form der Bedingung bejaht. Da die genannten Verwaltungsakte aber dauerhafte Wirkung entfalten, sind auch Nebenbestimmungen erforderlich, die die dauerhafte Einhaltung der Vorgaben des IMDG-Codes sicherstellen, so etwa der Widerruf einer Bauartzulassung, wenn der Zulassungsinhaber Verpackungen herstellt, die nicht der Bauartzulassung entsprechen. Eine Befristung kommt z. B. auf Wunsch des Antragstellers in Betracht, wenn nur für eine begrenzte Stückzahl eine Bauartzulassung benötigt wird und diese unter anderen Voraussetzungen erteilt wird, als Zulassungen für eine langfristige Serienproduktion.

#### **Zu § 13 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Strahlenschutz**

§ 13 übernimmt die Zuständigkeitsregelung für das Bundesamt für Strahlenschutz aus § 6 Absatz 6 der bisherigen GGVSee. Dabei werden die Festlegungen der Zuständigkeiten präzisiert und an die Zuständigkeitsregelung in der GGVSEB angepasst. Eine Änderung der Zuständigkeit ist damit nicht verbunden.

#### **Zu § 14 Zuständigkeiten des Umweltbundesamtes**

§ 14 übernimmt die Zuständigkeitsregelung für das Umweltbundesamt aus § 6 Absatz 7 der bisherigen GGVSee. Dabei werden die Festlegungen der Zuständigkeiten präzisiert. Eine Änderung der Zuständigkeit ist damit nicht verbunden.

#### **Zu § 15 Zuständigkeiten der für die Schiffssicherheit zuständigen bundesunmittelbaren Berufsgenossenschaft**

§ 15 entspricht § 6 Absatz 8 der bisherigen GGVSee.

#### **Zu § 16 Zuständigkeiten der Benannten Stellen**

Neu aufgenommen wird eine Regelung zu den Zuständigkeiten der Benannten Stellen nach § 16 Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung (ODV). Bisher war vorgesehen, dass die BAM als zuständige Behörde für die Anerkennung von Prüfstellen bei solchen Prüfstellen, die

bereits für erstmalige, wiederkehrende und außerordentliche Prüfungen und für Zwischenprüfungen von ortsbeweglichen Druckgeräten nach § 16 ODV benannt waren, ihre Aufgaben im Benehmen mit der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik vorzunehmen hatte. Eine doppelte Überwachung und Anerkennung ist nicht erforderlich, die Benannten Stellen nach § 16 ODV erhalten daher die gleichen Zuständigkeiten, wie die von der BAM nach § 12 Absatz 1 Nummer 8 anerkannten Prüfstellen. Allerdings muss für Prüfstellen für Tanks im Rahmen der Akkreditierung nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012 zusätzlich ein Kompetenznachweis für Tanks der Klassen 1 und 3 bis 9 erbracht werden. Dies entspricht der Regelung in § 12 GGVSEB. Hierzu wird in § 28 eine Übergangsvorschrift aufgenommen.

### **Zu § 17 Pflichten des Versenders**

§ 17 übernimmt die Pflichten des Versenders aus § 9 Absatz 1 der bisherigen GGVSee.

Nummer 2 regelt die Pflicht zur Erstellung des Beförderungsdokuments und die Verantwortlichkeit für die Inhalte; der § 9 Absatz 1 Nummer 9 der bisherigen GGVSee ist daher redundant und kann entfallen.

Die Verantwortlichkeit für Angaben in einem Konnossement oder Frachtbrief wird nunmehr in Nummer 3 geregelt. Bei der Beförderung von freigestellten Versandstücken radioaktiver Stoffe, begasten Güterbeförderungseinheiten oder Güterbeförderungseinheiten mit Stoffen zu Kühl- oder Konditionierungszwecken ist kein Beförderungsdokument nach Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes vorgeschrieben, es sind aber bestimmte Angaben in sonstigen Dokumenten erforderlich. Diese Regelung deckt auch die entfallene Regelung in § 8 Absatz 1 Nummer 7 der bisherigen GGVSee mit ab.

Nummer 7 betrifft die Vorschriften über das Zusammenpacken für gefährliche Güter, hier wird zusätzlich auch der ebenfalls einschlägige Unterabschnitt 4.1.1.6 des IMDG-Codes mit berücksichtigt, d. h. der Versender hat auch dafür zu sorgen, dass in einer Außenverpackung oder Großverpackung keine Güter zusammen gepackt werden, die gefährlich miteinander reagieren.

In Nummer 8 werden nunmehr auch unverpackte Gegenstände genannt, da für bestimmte Gegenstände der IMDG-Code auch die Möglichkeit einer unverpackten Beförderung vorsieht.

Nummer 10 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 1 Nummer 10 der bisherigen GGVSee, wird aber sprachlich vereinfacht. In Deutschland ist neben der Aufbewahrungsfrist nach IMDG-Code die gesetzliche Aufbewahrungsfrist nach § 257 HGB einschlägig, danach müssen die Unterlagen 6 Jahre aufbewahrt werden. Erst nach Ablauf dieser Aufbewahrungsfrist kann eine Löschung erfolgen.

In Nummer 11 wird die Pflicht des Versenders zur Anmeldung von Versandstücken mit radioaktiven Stoffen, wenn diese nach Absatz 5.1.5.1.4 des IMDG-Codes vorgeschrieben ist, geregelt. In Nummer 12 werden weitere Verantwortlichkeiten des Versenders hinsichtlich des Besitzes von Verschlussanweisungen, Zulassungskopien und Aufzeichnungen in Bezug auf Versandstücke mit radioaktiven Stoffen geregelt. Für die in Nummer 11 und 12 geregelten Pflichten fehlte bisher eine ausdrückliche Regelung in der GGVSee.

Nummer 15 regelt die Verantwortlichkeit des Versenders für die Besorgung eines gegebenenfalls nach der anwendbaren Stoffseite des IMSBC-Codes erforderlichen Zertifikats. Die Regelung ersetzt § 8 Absatz 2 Nummer 2 der bisherigen GGVSee.

Nummer 16 regelt die Verantwortlichkeit des Versenders für die Einholung einer gegebenenfalls nach Abschnitt 1.3 des IMSBC-Codes erforderlichen behördlichen Zulassung. Die Regelung ersetzt § 8 Absatz 2 Nummer 3 der bisherigen GGVSee.

### **Zu § 18 Pflichten des für das Packen oder Beladen einer Güterbeförderungseinheit Verantwortlichen**

§ 18 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 2 der bisherigen GGVSee. Dabei wird in Nummer 1 berücksichtigt, dass der CTU-Code die bisherigen CTU-Packrichtlinien ersetzt und entsprechende Vorgaben für das Packen und Beladen enthält. Zusätzlich werden auch unverpackte Gegenstände genannt, da der IMDG-Code für bestimmte Gegenstände auch die Möglichkeit einer unverpackten Beförderung vorsieht.

### **Zu § 19 Pflichten des Auftraggebers des Beförderers**

§ 19 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 3 der bisherigen GGVSee. Es werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die wegen der Streichung des § 8 Absatz 1 Nummer 4 der bisherigen GGVSee erforderlich sind.

**Zu § 20 Pflichten des für den Umschlag Verantwortlichen**

§ 20 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 4 der bisherigen GGVSee. Es werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die wegen der Streichung von § 7 Absatz 2 und Absatz 4 der bisherigen GGVSee und zur Anpassung an den Wortlaut in § 6 Absatz 2 erforderlich sind.

Darüber hinaus werden in Nummer 3 nunmehr auch unverpackte Gegenstände genannt, da für bestimmte Gegenstände der IMDG-Code auch die Möglichkeit einer unverpackten Beförderung vorsieht.

**Zu § 21 Pflichten des Beförderers**

§ 21 entspricht § 9 Absatz 5 der bisherigen GGVSee. Der Beförderer darf gefährliche Güter zur Beförderung nur annehmen, wenn sie nach den jeweiligen Codes zur Beförderung zugelassen sind bzw. ihre Beförderung nicht verboten ist. Zur Präzisierung der Pflicht wird nun zwischen gefährlichen Gütern in verpackter Form (Nummer 1), gefährlichen Schüttgütern (Nummer 6) und gefährlichen Massengütern (Nummer 7) differenziert. Es werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die wegen der Streichung von § 8 Absatz 1 Nummer 5, Nummer 6 und Absatz 5 der bisherigen GGVSee erforderlich sind. In Nummer 4 wird neu aufgenommen die Pflicht des Beförderers zur Information der an der Beförderung Beteiligten über die Überschreitung eines Grenzwertes für die Dosisleistung oder die Kontamination bei der Beförderung von Versandstücken mit radioaktiven Stoffen. Die neue Nummer 5 enthält die Verantwortlichkeit des Beförderers für die Mitführung der ladungsbezogenen Dokumente, wie sie in § 8 Absatz 5 Satz 1 der bisherigen GGVSee geregelt war.

**Zu § 22 Pflichten des Reeders**

Die Pflichten des Reeders werden aus § 9 Absatz 6 der bisherigen GGVSee in den neuen § 22 überführt. Aus Gründen der Bestimmtheit wird nunmehr zwischen den Anforderungen an Bau und Ausrüstung des Schiffs einerseits und der Pflicht zur Ausrüstung mit persönlichen Schutzausrüstungen, tragbaren Gasspürgeräten und sonstigen Arznei- und Hilfsmitteln unterschieden.

**Zu § 23 Pflichten des Schiffsführers**

Die Pflichten des Schiffsführers werden aus § 9 Absatz 7 der bisherigen GGVSee in den neuen § 23 überführt. Hierbei erfolgen redaktionelle Anpassungen, diese resultieren u. a. aus der



Streichung von § 7 Absatz 2 und der Absätze 5 bis 7 der bisherigen GGVSsee sowie der Anpassung an § 5 Absatz 2 und an § 6 Absätze 5, 7 und 8.

#### **Zu § 24 Pflichten des mit der Planung der Beladung Beauftragten**

§ 24 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 8 der bisherigen GGVSsee, es erfolgt eine redaktionelle Anpassung an § 5 Absatz 1.

#### **Zu § 25 Pflichten des Empfängers**

Neu aufgenommen wird eine Regelung zu den Pflichten des Empfängers. Diese beinhaltet die Pflicht zur Information der an der Beförderung Beteiligten über die Überschreitung eines Grenzwertes für die Dosisleistung oder die Kontamination bei der Beförderung von Versandstücken mit radioaktiven Stoffen.

#### **Zu § 26 Pflichten mehrerer Beteiligter**

§ 26 entspricht inhaltlich § 9 Absatz 9 und 10 der bisherigen GGVSsee. Es ergibt sich eine redaktionelle Änderung aus der neu eingeführten Begriffsbestimmung zum ISPS-Code in § 2 Absatz 1 Nummer 14.

#### **Zu § 27 Ordnungswidrigkeiten**

Verstöße gegen die in den §§ 17 bis 26 geregelten Pflichten sind nach § 26 Ordnungswidrigkeiten. Dies gilt nunmehr auch für die Beachtung der Sicherungspflichten nach § 26 Absatz 1, bei denen bisher auf eine Bußgeldbewehrung verzichtet wurde. Dies entspricht auch der entsprechenden Regelung der Ordnungswidrigkeiten in der GGVSsee. Neu aufgenommen werden Tatbestände für Versender von gefährlichen Schütt- und Massengütern (in § 27 Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a, b und k). Der Versender hat sich vor der Übergabe zur Beförderung zu vergewissern, dass die Güter nach den einschlägigen Codes zur Beförderung zugelassen sind und die erforderlichen Ladungsinformationen für Massengüter an den Schiffsführer zu übermitteln. Die rechtsförmliche Anbindung erfolgt an § 10 Absatz 1 Nummer 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes. Aus § 10 Absatz 2 des Gesetzes ergibt sich, dass Geldbußen bis zu einer Höhe von 50 000 Euro 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.

In Absatz 2 wird die Zuständigkeitsregelung für die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) im Hinblick auf die Aufgabenverteilung in der GDWS angepasst, die Bezugnahme auf konkrete Außenstellen wird durch einen generellen Verweis ersetzt. Dies entspricht den für sonstige Vorschriften vorgesehenen Anpassungen gemäß dem WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz und der WSV-Zuständigkeitsanpassungsverordnung.

### **Zu § 28 Übergangsbestimmungen**

Absatz 1 berücksichtigt, dass der IMDG-Code 2014 in der Fassung des 37. Amendments nach den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens erst ab dem 1. Januar 2016 international verbindlich anzuwenden ist.

Die Absätze 2 bis 5 entsprechen § 12 Absatz 2, 3, 5 und 6 der bisherigen GGVSee, lediglich die Vorschriftenzitation wird redaktionell angepasst.

Neu aufgenommen wird in Absatz 6 eine Übergangsbestimmung für die erforderliche zusätzliche Kompetenz der Benannten Stellen nach § 16 ODV für die Wahrnehmung der Zuständigkeiten nach § 16 Absatz 2, diese ist bis zum 31. Dezember 2016 nachzuweisen.

### **Zu Artikel 2 (GGAV)**

In § 1 Absatz 1 der GGAV werden in den Nummern 1 und 2 die Fundstellen der GGVSEB und der GGVSee aktualisiert.

### **Zu Artikel 3 (Bekanntmachung)**

Das BMVI erhält die Ermächtigung zur Bekanntmachung der GGAV.

### **Zu Artikel 4 (Aufheben von Vorschriften)**

Dieser Artikel betrifft das Außerkrafttreten der bisherigen GGVSee.

### **Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Die rückwirkende Inkraftsetzung der GGVSee erfolgt im Hinblick darauf, dass nach der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.372(93) die Bestimmungen des IMDG-Codes 2014, die ab dem 1. Januar 2016 von den SOLAS-Vertragsstaaten verbindlich in Kraft zu setzen sind, zur Erleichterung der multimodalen Beförderung gefährlicher Güter bereits ab dem 1. Januar 2015 auf freiwilliger Basis eingeführt werden können. Um dem Vertrauens-

schutz der Regelungsadressaten Rechnung zu tragen wurde vorab im Verkehrsblatt bekannt gemacht, dass soweit Beförderungen ab dem 1. Januar 2015 unter Anwendung der Bestimmungen des IMDG-Codes in der Fassung des 37. Amendments durchgeführt werden, die für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden auf eine Ahndung von Verstößen verzichten, durch die von den noch geltenden Bestimmungen des IMDG-Codes in der Fassung des 36. Amendments abgewichen wird. Die rückwirkende Inkraftsetzung ist erforderlich, um eine Rechtsgrundlage für im Hinblick auf das 37. Amendment des IMDG-Codes erlassene begünstigende Verwaltungsakte zu schaffen.