

Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

Bei der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen wird regelmäßig nationales und internationales Recht berührt. Die Seehäfen unterliegen sogar Landesbestimmungen.



Nationale Vorschriften

Gefahrgutverordnung See

Die Verordnung zur Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen ([Gefahrgutverordnung See](#) – GGVSee) (BGBl. 2011 I S. 2784) dient zum einen dazu, alle anwendbaren internationalen Regelwerke unter Angabe der Fundstelle der amtlichen deutschen Übersetzung aufzulisten. Zum anderen regelt die [GGVSee](#) Zuständigkeiten und Pflichten bei der Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen einschließlich der dieser Beförderung vorangehenden Vorbereitungshandlungen, so z.B. das Packen von gefährlichen Gütern in Frachtcontainer, die auf Seeschiffe verladen werden sollen, oder die Erstellung der für die Beförderung erforderlichen Dokumente.

Die Regelung der Zuständigkeiten listet alle Behörden auf, denen bei der Durchführung der Verordnung bestimmte Aufgaben übertragen sind. Die Regelung der Pflichten listet unter Verweis auf die entsprechenden Abschnitte der anwendbaren internationalen Regelwerke die personenbezogenen Verantwortlichkeiten auf. Ferner werden die Ordnungswidrigkeiten bezeichnet, die sich ergeben, wenn eine beteiligte Person einer zugewiesenen Pflicht nicht nachkommt.

Durch regelmäßige Änderungen der [GGVSee](#) (etwa alle zwei Jahre) erfolgt die Anpassung an die jeweiligen Änderungen in den internationalen Regelwerken.

Containerschiff im Hamburger Hafen



Anlaufbedingungsverordnung und Hafenvorschriften

Die Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV) (BGBl. I (2004) S. 300) enthält die Meldepflichten ein- und auslaufender Schiffe. Die jeweils aktuelle Fassung dieser Verordnung wird in jedem Jahr als Beilage zu Heft 1 der Nachrichten für Seefahrer veröffentlicht.

Die Meldeverpflichtung beinhaltet u.a. die Pflicht, alle Einzelheiten der an Bord befindlichen gefährlichen Güter an die zentrale Meldestelle zu melden. Diese Angaben gehen in das „Safe Sea Net“ der Europäischen Gemeinschaft ein. Dadurch soll im Falle der Havarie eines Schiffs in den Hoheitsgewässern der Europäischen Gemeinschaft die Verfügbarkeit zuverlässiger Informationen sichergestellt werden.

Daneben enthalten die Hafenvorschriften der einzelnen Seehäfen weitere Vorschriften. Diese Vorschriften sind in den einzelnen Häfen unterschiedlich ausgeprägt. Sie können vorsehen, dass gefährliche Güter, die zum Umschlag in den Häfen eingebracht oder dort umschlagsbedingt bereitgestellt werden, bei der zuständigen Behörde angemeldet werden müssen. Es kann vorgeschrieben sein, die Meldung auf elektronischem Weg zu erstatten. In den Häfen, in denen eine elektronische Anmeldung vorgeschrieben ist, wird durch eine entsprechende Technik sichergestellt, dass mit einer Meldung sowohl die Anforderungen der örtlichen Hafenvorschrift als auch die gefahrgutbezogenen Anforderungen der [AnlBV](#) erfüllt werden.

Bei bestimmten gefährlichen Gütern, z.B. bei massenexplosionsfähigen Stoffen, können die Vorschriften Mengenbegrenzungen bei der Bereitstellung und auch beim Umschlag vorsehen oder die Bereitstellung gänzlich untersagen und den direkten Umschlag vorschreiben.

Die örtlichen Vorschriften können vorschreiben, dass Versandstücke und Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern nur auf besonderen zugelassenen Plätzen bereitgestellt werden dürfen. Die Zulassung wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn die für die jeweiligen Güter in Betracht kommenden bautechnischen Anforderungen erfüllt sind (z.B. ausreichendes Rückhaltevermögen im Fall einer Leckage bei Stellplätzen für Tankcontainer oder explosionsgeschützte elektrische Einrichtung bei Aufbewahrungsplätzen für Versandstücke mit hochentzündlichen Flüssigkeiten).

Tankschiffsliegeplätze müssen besonderen Anforderungen genügen. Dies gilt insbesondere für Umschlaganlagen, an denen Tankschiffe mit hochentzündlichen Flüssigkeiten abgefertigt werden. Die Einzelheiten sind in den jeweiligen Hafensicherheitsvorschriften festgelegt.

Internationale Vorschriften

Die IMO

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization) ist eine Organisation der Vereinten Nationen. Die IMO wurde aufgrund des im Jahr 1958 in Kraft getretenen IMO-Übereinkommens gegründet. Aufgabe der IMO ist es, die Zusammenarbeit der Regierungen hinsichtlich aller die Seeschiffahrt betreffenden Angelegenheiten zu fördern und durch internationale Übereinkommen und Regelungen den höchstmöglichen Standard in Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschiffahrt im Allgemeinen, die Schiffssicherheit im Besonderen und hinsichtlich des Meeresumweltschutzes zu erreichen.

Internationale Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

Die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen wird durch verschiedene Rechtsvorschriften geregelt, die im Wesentlichen auf drei internationalen Übereinkommen beruhen: SOLAS, MARPOL und CSC.

Grundlage für die Schiffssicherheit ist das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ([SOLAS](#)). [SOLAS](#) Kapitel II-2 enthält die technischen Anforderungen an den Brandschutz auf Seeschiffen. Innerhalb dieses Kapitels enthält Regel 19 (vor dem 1.7.2002: Regel 54) die besonderen Anforderungen an Bau und Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter in verpackter Form oder in fester Form als Massengut befördern. Die besonderen Anforderungen für Tankschiffe sind in Regel 10 Abs. 8 und 9, Regel 11 Abs. 6, Regel 14 Abs. 4 und Regel 16 Abs. 3 dieses Kapitels aufgeführt. (Vor dem 1.7.2002 befanden sich die entsprechenden Bestimmungen in den Regeln 59 bis 63 dieses Kapitels.) Die Detailvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sind in [SOLAS](#) Kapitel VII enthalten. Kapitel VII besteht aus den Teilen A (verpackte Güter), A-1 (Schüttgut), B (Chemikalentanker), C (Gastanker) und D (bestrahlte Kernbrennstoffe).

Kapitel VII Teil A enthält für verpackte gefährliche Güter die Vorschrift, dass bei der Beförderung mit Seeschiffen die Bestimmungen des [IMDG-Codes](#) eingehalten werden müssen. Der [IMDG-Code](#) basiert auf den UN Model Regulations, wodurch eine weitgehende Harmonisierung mit den für andere Verkehrsträger geltenden Vorschriften sichergestellt ist. Hier ist allerdings anzumerken, dass einige wenige Abschnitte des [IMDG-Codes](#) international nicht rechtsverbindlich sind, sondern den Charakter einer Empfehlung haben. Teil A-1 enthält die Vorschrift, dass bei der Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut (Schüttgut) der [IMSBC-Code](#) zu beachten ist.

Die Teile B und C enthalten die Vorschrift, dass bei Beförderungen gefährlicher Güter mit Chemikalentankern und mit Gastankern die Bestimmungen des [IBC-Codes](#) bzw. des [IGC-Codes](#) beachtet werden müssen. Teil D enthält die Vorschrift, dass bei der Beförderung von bestrahlten Kernbrennstoffen die Vorschriften des [INF-Codes](#) zu beachten sind.

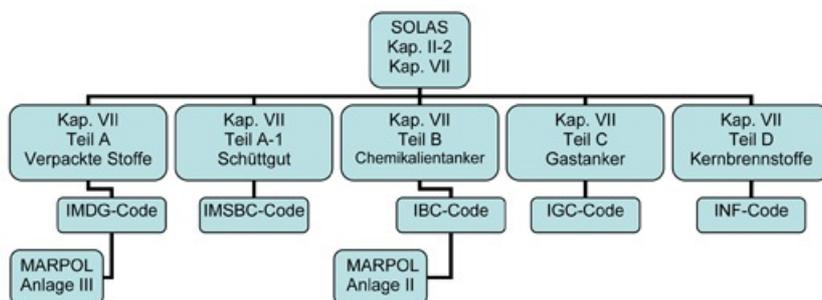
Grundlage für den Meeresumweltschutz ist das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ([MARPOL](#)). Hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter sind die Anlagen I, II und III dieses Übereinkommens von Belang. Anlage I enthält Bestimmungen über technische Anforderungen und betriebliche Vorkehrungen, die bei der Beförderung von Erdöl und Erdölprodukten in Tankschiffen Anwendung finden. (Darüber hinaus enthält Anlage I auch Vorschriften für die Behandlung von ölhaltigen flüssigen Abfällen, die im Schiffsbetrieb anfallen, z.B. Ölschlämme). Anlage II enthält Bestimmungen über technische Anforderungen und betriebliche Vorkehrungen, die bei der Beförderung von flüssigen Chemikalien mit Tankschiffen Anwendung finden. Anlage III enthält Bestimmungen, die bei der Beförderung von Meeresschadstoffen in verpackter Form Anwendung finden.

Wechselwirkungen bestehen zwischen [MARPOL II](#) und [IBC-Code](#) einerseits und [MARPOL III](#) und [IMDG-Code](#) andererseits. So sind beispielsweise die Anforderungen an Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation von Meeresschadstoffen im [IMDG-Code](#) aufgeführt. Auch die Bestimmungen zur Stauung von Meeresschadstoffen an Bord sind im [IMDG-Code](#) enthalten.

Die Einstufung von Meeresschadstoffen erfolgt aufgrund der Einstufungskriterien für umweltgefährliche Stoffe (aquatische Umwelt) des Global harmonisierten Systems für die Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS). In den Stofflisten des [IBC-Codes](#) für Chemikalentankschiffe ist die Einstufung der Stoffe hinsichtlich ihrer Gefahr für die Meeresumwelt wiedergegeben. Die Einstufung verpackter Meeresschadstoffe hingegen hat der Hersteller, Vertreiber bzw. Versender gefährlicher Güter in eigener Verantwortung vorzunehmen. Das Gefahrgutverzeichnis des [IMDG-Codes](#) enthält lediglich eine nicht abschließende Auflistung einiger als Meeresschadstoff bekannter Stoffe.

Der Zusammenhang der verschiedenen internationalen Regelungen ist in folgendem Schaubild dargestellt:

Für Öltankschiffe gelten [SOLAS Kapitel II-2](#) und [MARPOL Anlage I](#)



Neben diesen internationalen Codes gibt es international eingeführte Richtlinien, die völkerrechtlich nicht verbindlich sind, die aber durch Rechtsakte der

einzelnen Staaten für den jeweiligen nationalen Geltungsbereich rechtsverbindlich eingeführt werden können. Hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter sind dies insbesondere die „Richtlinien für das Packen von Beförderungseinheiten“ ([CTU-Packrichtlinien](#); CTU = Cargo Transport Unit), der „[Ems-Leitfaden](#)“ (Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods) und der „[MFAG-Leitfaden](#)“ ([Medical First Aid Guide](#)). Die drei genannten Richtlinien sind in Deutschland durch die [GGVSee](#) rechtsverbindlich eingeführt worden.

Für die Sicherheit von Frachtcontainern ist ein weiteres internationales Übereinkommen von Bedeutung: das internationale Übereinkommen über sichere Container ([CSC](#)).

Beförderung von Feuerwerkskörpern mit Seeschiffen

Der Unfall mit Explosivstoffen in Enschede (Niederlande) im Mai 2000 hatte schwere Schäden verursacht. Die Untersuchungen ergaben, dass zur Schwere der Auswirkungen eine falsche Gefahreneinstufung der zum Teil in Transportcontainern gelagerten Feuerwerkskörper erheblich beigetragen hat. Die Feuerwerkskörper waren überwiegend eingestuft in die Unterklasse 1.4G (geringe Gefahr bei Zündung oder Brand), ihrer Gefahr entsprechend hätten sie jedoch in die Unterklasse 1.1G (massenexplosionsfähig) eingestuft werden müssen. Kontrollen der Importe von Feuerwerkskörpern haben ergeben, dass insbesondere aus China Großfeuerwerk importiert wird, das nicht nach den internationalen Vorschriften klassifiziert und gekennzeichnet ist.

Fehlerhafte, unzureichende oder unterlassene Klassifizierung und Kennzeichnung nach Gefahrgutbeförderungsrecht können nicht durch strengere Vorschriften ausgeschlossen werden. Die Verhinderung solcher Vorgehensweisen kann nur durch Einwirkung auf den Verursacher am Beginn der Beförderungskette und, solange die Ursache nicht abgestellt ist, durch Kontrollen im Verlauf der Beförderung und darauf basierende Sicherheitsmaßnahmen erfolgen. Daher wird durch [§ 3 Abs. 7](#) der [GGVSee](#) vorgeschrieben, dass Feuerwerkskörper über deutsche Seehäfen nur eingeführt werden dürfen, wenn sie bei der zuständigen Hafenbehörde spätestens 72 Stunden vor Eintreffen unter Angabe der genauen Beschreibung der Feuerwerkskörper sowie von Name, Anschrift und Telefonnummer des Empfängers angemeldet werden. Ferner ist die Bescheinigung der zuständigen Behörde des Herstellungslands über die Zulassung der Klassifizierung der Feuerwerkskörper beizufügen. Bei Nichtvorlage der Zulassungsbescheinigung werden die Feuerwerkskörper vorsorglich als Güter der Unterklasse 1.1G angesehen.

Die Zuordnung zur Unterklasse 1.1G kann je nach örtlichen Gegebenheiten den Direktumschlag erforderlich machen sowie Mengenbeschränkungen zur Folge haben. Dies kann zu Wartezeiten für das Schiff und unter Umständen zur Untersagung der Entladung oder gar zu einer Zurückweisung des Schiffs führen. In jedem Fall ist vor der Weiterbeförderung eine Neukennzeichnung des Containers, nach Abwägung der Verhältnismäßigkeit gegebenenfalls auch eine Neukennzeichnung der im Container befindlichen Versandstücke erforderlich.

Fährschiffsverkehr

Fähren zu den Nordsee-Inseln

Nach Ausnahme 33 der Gefahrgutausnahmeverordnung in der Fassung vom 16.12.2011 (BGBl. I S. 2803) sind bei der Beförderung gefährlicher Güter auf Fährschiffen in der nationalen Küstenfahrt sowie für die Fährstrecke Eemshaven-Borkum Abweichungen von den Vorschriften des [IMDG-Codes](#) zugelassen. Abweichend vom [IMDG-Code](#) dürfen auf diesen Fährschiffen gefährliche Güter nach den Vorschriften des ADR befördert werden, wenn bestimmte in der Ausnahme aufgeführte Bedingungen eingehalten sind.

Ostseefähren

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fährschiffen auf der Ostsee gibt es eine Übereinkunft zwischen den Ostseeanrainerstaaten Dänemark, Schweden, Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Deutschland ([Memorandum of Understanding](#) – MoU). Zweck des Übereinkommens ist, die Beförderung von mit gefährlichen Gütern beladenen Straßenfahrzeugen und Eisenbahnwaggons auf Fährschiffen zu erleichtern. Die derzeit gültige Fassung des [MoU](#) (Klaipeda 09.09.2011) wurde am 24.11.2011 im Verkehrsblatt bekannt gemacht (Heft 24/2011, Bekanntmachung Nr. 246).

Vorschriften für Beförderungseinheiten

CSC-Übereinkommen

Container müssen nach den Vorschriften des CSC-Übereinkommens (International Convention for Safe Containers = [Internationales Übereinkommen über sichere Container](#)) gebaut und zugelassen sein. Die Einzelheiten der Zulassung sind auf dem CSC-Zulassungsschild, das auf jedem Container angebracht sein muss, angegeben.

CTU-Packrichtlinien

Bei der Beladung von Beförderungseinheiten sind hinsichtlich der Planung und Durchführung der Beladung und hinsichtlich der Ladungssicherung die [CTU-Packrichtlinien](#) zu beachten. CTU bedeutet Cargo Transport Unit (Beförderungseinheit). Beförderungseinheiten sind Frachtcontainer, Wechselbrücken, Sattelaufleger, Lastkraftwagen, Anhänger und ähnliche Einheiten.