

Referentenentwurf der Bundesregierung

Zwölfte 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 International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) enthalten. Sie beruhen auf den UN-Modellvorschriften und sind weitgehend mit den anderen Verkehrsträgern harmonisiert. Die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Schüttgüter sind im International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC-Code) enthalten. Die Vorschriften des IMDG-Codes und des IMSBC-Codes werden jeweils in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Diese Änderungen erfordern jeweils eine Anpassung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee). Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 39. Amendments und des 4. Amendments des IMSBC-Codes sowie der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Die Änderung des IMDG-Codes bedingt auch einige wenige Anpassungen in der Gefahrgutkostenverordnung (GGKostVO).

Zur Versorgung von Offshore-Anlagen und -Baustellen in Seegebieten finden Gefahrgutbeförderungen statt, die nicht in jeder Hinsicht die Anforderungen des IMDG-Codes erfüllen können. Hierfür werden Bedingungen, unter denen eine Freistellung erfolgt, in die Gefahrgut-Ausnahmereverordnung (GGAV) aufgenommen.

B. Lösung

Umsetzung der notwendigen nationalen Änderungen (1:1-Umsetzung des nach dem internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) völkerrechtlich verbindlichen IMDG-Codes) in der GGVSee und Ergänzung der GGAV und der GGKostVO.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Die Personalkosten sind vernachlässigbar gering. Es entstehen keine Sach- und Anschaffungskosten.

Mit dieser Verordnung werden keine neuen Informationspflichten eingeführt oder bestehende Informationspflichten geändert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund und Ländern entsteht durch diese Verordnung nur ein geringfügiger zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der nicht vorausberechenbar ist. Für Benannte Stellen und die Verwaltung des Bundes ergibt sich durch die Schaffung eines neuen IMO-Tank Typs 9 geringer zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der durch die Erhebung von Kosten nach der Gefahrgutkostenverordnung zum Teil kompensiert wird.

F. Weitere Kosten

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

Referentenentwurf der Bundesregierung

Zwölfte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen

Vom ...

Auf Grund des § 3 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 und 5, des § 5 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3, , des § 6 Nummer 3 und des § 12 Absatz 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 2009 (BGBl. I S. 1774, 3975), von denen § 3 Absatz 1 und Absatz 2, § 6 Nummer 3 sowie § 12 Absatz 2 durch Artikel 487 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) sowie § 5 Absatz 2 zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der in § 7a des Gefahrgutbeförderungsgesetzes genannten Verbände, Sachverständigen, Sicherheitsbehörden und -organisationen:

Artikel 1

Änderung der Gefahrgutverordnung See

Die Gefahrgutverordnung See in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3862, 2018 I S. 131), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden die Wörter „vom 17. April 2015 (BGBl. 2015 II, S. 504; 2016 II S. 50), die durch die 25. ADR-Änderungsverordnung vom 25. Oktober 2016 (BGBl. 2016 II S. 1203, 2017 II S. 933)“ durch die Wörter „vom 29. November 2017 (BGBl. 2017 II S. 1520), die zuletzt nach Maßgabe der 27. ADR-Änderungsverordnung vom 25. Oktober 2018 (BGBl. 2018 S. 443)“ ersetzt.
- b) In Nummer 4 werden die Wörter „Entschließung MSC.212(81) (VkBl. 2010 S. 653)“ durch die Wörter „Entschließungen MEPC.303(72) (VkBl. 2019 S. 251) und MSC.446(99) (VkBl. 2019 S. 252)“ ersetzt.
- c) In Nummer 7 wird die Angabe „1. März 2017 (VkBl. 2017 S. 254)“ durch die Angabe „2019 (VkBl. 2019 S.)“ ersetzt.
- d) In Nummer 8 werden die Wörter „Entschließung MSC.377(93) (VkBl. 2015 S. 263)“ durch die Wörter „Entschließung MSC. 447(99) (VkBl. 2019 S. 267)“ ersetzt
- e) Nummer 9 wird aufgehoben.
- f) Nummer 10 wird Nummer 9 und die Wörter „Entschließungen MSC.369(93) und MEPC.250(66) (VkBl. 2015 S. 257)“ werden durch die Wörter „Entschließungen MEPC.302(72) (VkBl. 2019 S. 248) und MSC.440(99) (VkBl. 2019 S. 249)“ ersetzt.
- g) Nummer 11 wird Nummer 10 und die Wörter „Entschließung MSC.370(93) (VkBl. 2016 S. 67)“ werden durch die Wörter „Entschließung MSC.441(99) (VkBl. 2019 S. 265)“ ersetzt.

- h) Nummer 12 wird Nummer 11 und die Wörter „MSC.406(96) geändert worden ist, in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 10. November 2016 (VkB. 2016 S. 718)“ werden durch die Wörter „MSC.442(99) in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 13. November 2018 (VkB. 2018 S. 847)“ ersetzt.
 - i) Nummer 13 wird Nummer 12 und die Wörter „Entschließung MSC.393(95) (VkB. 2015 S. 789)“ werden durch die Wörter „Entschließung MSC.426(98) (VkB. 2017 S. 1096)“ ersetzt.
 - j) Nummer 14 wird Nummer 13.
 - k) Nummer 15 wird Nummer 14 und die Wörter „17. Mai 2013 angenommenen Entschließungen MEPC.235(65) und MEPC.238.(68) (BGBl. 2014 II S. 709)“ werden durch die Wörter „4. April 2011 angenommenen Entschließungen MEPC.246(66), MEPC.247(66) und MEPC.251(66) (BGBl. 2018 II S. 737)“ ersetzt.
 - l) Die Nummern 16 bis 19 werden die Nummern 15 bis 18.
 - m) Nummer 20 wird Nummer 19 und die Wörter „20. RID-Änderungsverordnung vom 11. November 2016 (BGBl. 2016 II S. 1258)“ werden durch die Wörter „21. RID-Änderungsverordnung vom 5. November 2018 (BGBl. 2018 II S. 494)“ ersetzt.
2. § 4 Absatz 7 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Sind für bestimmte gefährliche Güter nach Kapitel II-2 Regel 19 Nummer 1 und 3.6 des SOLAS Übereinkommens, Kapitel 14 des IBC-Codes, nach den Abschnitten 3.11 und 3.12. 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, nach den jeweils zutreffenden Stoffmerkbältern des IMSBC-Codes oder nach den für das gefährliche Gut jeweils zutreffenden Unfallmerkbältern des EmS-Leitfadens besondere Ausrüstungen vorgeschrieben, ist das Schiff entsprechend auszurüsten.“
3. In § 12 Absatz 1 Nummer 8 Buchstabe c und in § 16 Absatz 2 Nummer 2 wird die Angabe „und 6.8.3.3.2“ jeweils durch ein Komma und die Angabe „6.8.3.3.2 und 6.8.3.4.3.2“ ersetzt.
4. § 27 Absatz 1 Nummer 7 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe c wird aufgehoben.
 - b) Die Buchstaben d bis k werden die Buchstaben c bis j.

Artikel 2

Änderung der Gefahrgut-Ausnahmeverordnung

Die Anlage der Gefahrgut-Ausnahmeverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom [einsetzen: Datum und Fundstelle der Bekanntmachung der Neufassung] wird wie folgt geändert:

- 1. Dem Inhaltsverzeichnis wird nach der Angabe zu „Ausnahme 33 (M)“ folgende Angabe angefügt:

„Ausnahme 34 (M) Beförderung gefährlicher Güter zur Offshore-Versorgung“.

2. Folgende Ausnahme 34 wird angefügt:

„Ausnahme 34 (M)

Beförderung gefährlicher Güter zur Offshore-Versorgung

Abweichend von § 3 Absatz 1 Nummer 1 der GGVSee dürfen gefährliche Güter auf Seeschiffen im Verkehr zu Offshore-Anlagen und -Baustellen unter Einhaltung der nachfolgenden Bestimmungen befördert werden:

1 Art der Beförderungsdurchführung

Die gefährlichen Güter werden von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit als Lieferung oder Rücklieferung zu Offshore-Anlagen oder -Baustellen zum Zweck der Errichtung, des Betriebs, der Instandhaltung und der Wartung befördert.

2 Verpackung und Kennzeichnung von Versandstücken

2.1 Die gefährlichen Güter sind nach Kapitel 4.1 in Verbindung mit den Kapiteln 6.1, 6.2, 6.5 und 6.6 des IMDG-Codes oder des ADR/RID zu verpacken.

2.2 Die Versandstücke sind nach Kapitel 5.2 des IMDG-Codes oder des ADR/RID zu kennzeichnen und zu bezetteln. Die Kennzeichnung mit dem richtigen technischen Namen der gefährlichen Güter ist nicht erforderlich.

3 Dokumentation

3.1 Für alle an Bord befindlichen gefährlichen Güter müssen die auf die jeweiligen Stoffe und Gegenstände zutreffenden Sicherheitsdatenblätter mitgeführt werden.

3.2 Zusätzlich ist ein Verzeichnis mitzuführen, in dem die gefährlichen Güter mit folgenden Angaben aufgeführt sind:

- a) die UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,
- b) der richtige technische Name nach Spalte 2 der Gefahrgutliste des IMDG-Codes,
- c) die Klasse der Hauptgefahr oder, falls zugordnet, Unterklasse der Güter sowie bei Klasse 1 der Buchstabe der Verträglichkeitsgruppe,
- d) die gegebenenfalls zugordnete(n) Nummer(n) für die Klasse oder Unterklasse der Zusatzgefahr und
- e) gegebenenfalls die dem Stoff oder Gegenstand zugordnete Verpackungsgruppe.

4 Ladung

Die Versandstücke sind in geeignete und zugelassene Offshore-Container zu verladen, die den Anforderungen des Unterabschnitts 7.3.2.3 des IMDG-Codes entsprechen. Alternativ können Lagerschränke nach der DIN EN 14470-1:2004 verwendet werden. Die Güter sind unter Beachtung der Vorschriften des Abschnitts 7.3.3 des IMDG-Codes in die Container oder in die Lagerschränke zu stauen, mit der Ausnahme, dass anstelle der in Unterabschnitt 7.3.3.5 in Bezug genommenen Trennvorschriften des IMDG-Codes die Zusammenladeverbote nach Abschnitt 7.5.2 ADR Anwendung finden. Ist die Zusammenladung verboten, sind verschiedene Container o-

der Lagerschränke zu verwenden, die in einem Abstand von 0,5 m an Bord des Schiffes aufgestellt sind.

5 Menge der Güter

Die Bruttomasse aller gefährlichen Güter darf 3000 kg nicht überschreiten, wobei die Bruttomasse der gefährlichen Güter, die der Verpackungsgruppe I zugeordnet sind sowie der gefährlichen Güter der Klassen 1 und 2.3, insgesamt 300 kg nicht überschreiten darf.“

6 Von der Freistellung ausgenommene Güter

Nicht befördert werden dürfen:

- a) gefährliche Güter, die in Tanks befördert werden,
- b) gefährliche Güter, deren Beförderung nach den Vorschriften des IMDG-Codes verboten ist oder für die die Verpackungsanweisung P 099 vorgeschrieben ist,
- c) gefährliche Güter der Klasse 1 mit den Klassifizierungscodes 1.1.A, 1.1.L, 1.2 K, 1.2 L, 1.3 K und 1.3 L sowie der UN-Nummer 0190,
- d) selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1, organische Peroxide der Klasse 5.2, polymerisationsfähige Stoffe und entzündbare Gase und flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt unter 23 °C, die unter Temperaturkontrolle zu befördern sind,
- e) Stoffe der Klassen 4.1 und 5.2, die zusätzlich mit dem Gefahrzettel „EXPLOSIVE“ Muster 1 zu versehen sind,
- f) gefährliche Güter der Klasse 6.2, Kategorie A und
- g) gefährliche Güter der Klasse 7 mit Ausnahme der UN-Nummern 2908, 2909, 2910 und 2911.“

Artikel 3

Änderung der Gefahrgutkostenverordnung

Die Anlage 1 der Gefahrgutkostenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom [einsetzen: Datum und Fundstelle der Bekanntmachung der Neufassung] wird wie folgt geändert:

1. Im Gebührentatbestand der Gebührennummer 1002 wird die Angabe „§ 9 Absatz 1 Satz 2“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 2“ ersetzt.
 - a) 2. Im Gebührentatbestand der Gebührennummer 1050 wird die Angabe „und 6.8.3.3.3.2“ durch ein Komma und die Angabe „6.8.3.3.3.2 und 6.8.3.4.2.3“ ersetzt.

Artikel 4

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Gefahrgutverordnung See in der vom [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 5 Satz 2] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen]

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 mit Wirkung vom 1. Januar 2019 in Kraft. Artikel 1 Nummer 4 und Artikel 2 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2019

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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 für die Beförderung gefährlicher Schüttgüter sind im IMSBC-Code (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) enthalten. Die Vorschriften des IMDG-Codes und des IMSBC-Codes werden jeweils in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Diese Änderungen erfordern jeweils eine Anpassung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee). Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 39. Amendments und des 4. Amendments des IMSBC-Codes sowie der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Die Änderung des IMDG-Codes bedingt auch einige wenige Anpassungen in der Gefahrgutkostenverordnung (GGKostVO).

Zur Versorgung von Offshore-Anlagen und -Baustellen in Seegebieten finden Gefahrgutbeförderungen statt, die nicht in jeder Hinsicht die Anforderungen des IMDG-Codes erfüllen können. Hierfür werden Bedingungen unter denen eine Freistellung erfolgt, in die Gefahrgut-Ausnahmereverordnung (GGAV) aufgenommen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die vorliegende Verordnung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 39. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Durch das 39. Amendment wurde der IMDG-Code insbesondere an die UN-Modellvorschriften angepasst; diese Anpassung wurde auch bereits für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit der Eisenbahn und mit dem Binnenschiff vollzogen.

In die GGAV wird eine Ausnahme für die Beförderung gefährlicher Güter zur Offshore-Versorgung aufgenommen.

III. Alternativen

Zur 1:1-Umsetzung der nach dem SOLAS-Übereinkommen 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 (hier: dem SOLAS-Übereinkommen) vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Mit dieser Verordnung werden keine Verwaltungsverfahren beeinflusst.

2. 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.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Die Personalkosten sind vernachlässigbar gering. Es entstehen keine Sach- und Anschaffungskosten.

Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt oder bestehende Informationspflichten geändert.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Schaffung eines neuen IMO-Tank Typs 9 wird die Möglichkeit eröffnet, auch Batteriefahrzeuge nach Kapitel 6.8 des ADR für kurze internationale Seereisen zuzulassen. Hierdurch entsteht den Benannten Stellen und den Behörden des Bundes zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Dabei ist allerdings von einer geringen Fallzahl auszugehen, bei zu erwartenden zehn Fällen ergibt sich für die Benannten Stellen ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 41.250 € und für den Bund von 10.640 € jährlich, der durch die Erhebung von Kosten nach der Gefahrgutkostenverordnung zum Teil kompensiert wird. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen.

Den Ländern entsteht durch diese Verordnung nur ein geringfügiger zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der nicht vorausberechenbar ist.

5. Weitere Kosten

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

6. Weitere Gesetzesfolgen

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Frauen und Männer von dieser Verordnung unterschiedlich betroffen sein könnten. Daher liegt keine Gleichstellungsrelevanz vor. Auch Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher sind nicht ersichtlich.

VI. Befristung; Evaluierung

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 Artikel 1 (Änderung der Gefahrgutverordnung See)

Zu Nummer 1

In § 2 Absatz 1 werden die Fundstellen entsprechend den jeweils letzten Änderungen der internationalen Regelungen aktualisiert. Hierzu gehört u. a. das 39. Amendment des IMDG-Codes. Durch den Verweis auf die Fundstellen der amtlichen deutschen Übersetzungen dieser Vorschriften wird in Verbindung mit § 3 eine Bestimmtheit der Regelungen erreicht, die eine Ahndung von Verstößen gegen die Rechtsnormen der genannten internationalen Regelungen ermöglicht. Die Begriffsbestimmung für die GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Schiene und Binnenschifffahrt) kann entfallen, da die Kurzform nicht beim Verweis in § 12 Absatz 3 verwendet wird.

Zu Nummer 2

Bei der Pflicht zu Mitführung der nach den internationalen Codes vorgesehenen Ausrüstung ist auch ein Verweis auf den IMSBC-Code aufzunehmen, da auch dort in einigen Stoffblättern spezielle Ausrüstungsgegenstände vorgesehen sind.

Zu Nummer 3

Die BAM ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung von Prüfstellen von Tanks und Straßenfahrzeuge. Hinsichtlich der Straßenfahrzeuge ist auch der neugeschaffene IMO-Tank Typ 9 zu berücksichtigen. Der neugeschaffene IMO-Tank Typ 9 ist ebenfalls bei den Zuständigkeiten der Benannten Stellen zu berücksichtigen.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Korrektur, § 27 Absatz 1 Nummer 7 verweist auf keine Pflicht.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter)

Die Ausnahme 34 (M) wird benötigt, um dem sich aus der Versorgung der Offshore-Anlagen ergebenden Bedarf Rechnung zu tragen. Zum Teil erfolgt die Versorgung durch Anlieferung mit sogenannten Offshore-Supply-Schiffen, die auch über eine Eignungsbescheinigung für die Beförderung gefährlicher Güter nach Regel II-2/19 SOLAS verfügen. Für solche Beförderungen können die Vorschriften nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 der GGVSee eingehalten werden. Aber zum Teil werden auch Gefahrgüter im Rahmen sonstiger Fahrten mit Schiffen ohne Eignungsbescheinigung befördert, so etwa, wenn Personal zu den Offshore-Anlagen befördert wird und zugleich das auf den Anlagen benötigte Material (z. B. Farben, Schmiermittel, Reinigungsmittel) mitgenommen werden. Neben den Anforderungen an das Schiff können bau- oder größenbedingt auch andere Vorgaben des IMDG-Codes, wie etwa hinsichtlich Stauung und Trennung nicht eingehalten werden. Da die Versorgung der Offshore-Anlagen nicht mit über die Anfahrt von üblichen Frachtschiffen sichergestellt werden kann, sollen diese Beförderungen von den Vorschriften der

GGVSee und des IMDG-Codes freigestellt werden, vorausgesetzt, dass grundlegende Sicherheitsanforderungen erfüllt sind:

- Die Menge der Gefahrgüter je Schiff wird begrenzt.
- Die Gefahrgüter müssen in einer geeigneten und zugelassenen Gefahrgutverpackung befördert werden. Um jedoch eine Weiterbeförderung von Gütern zu ermöglichen, die über die Straße oder im Schienentransport zur Verladung angeliefert werden, ohne dass eine Änderung der Verpackung oder der Kennzeichnung erforderlich ist, soll auch die Verpackung oder die Kennzeichnung nach den für die Straße oder die Schiene geltenden Vorschriften möglich sein. Damit ist etwa die Kennzeichnung mit dem richtigen technischen Namen der gefährlichen Güter nicht erforderlich.
- Es ist sicherzustellen, dass auf dem Schiff ausreichende Informationen über Art und Standort der mitbeförderten Gefahrgüter vorhanden sind.
- Zum Schutz der Versandstücke sind diese in geeignete und zugelassene Offshore-Container oder in genormte Sicherheitsschränke zu verladen, die Ladung ist darin ausreichend zu sichern. Die Zusammenladeverbote gemäß ADR sind zu beachten.
- Insbesondere bei Wartungsarbeiten an unbesetzten Offshore-Anlagen kann es vorkommen, dass Versandstücke geöffnet werden, um einzelne Innenverpackungen herauszunehmen. Daher sind auch die Vorgaben des Umgangsrechts zu berücksichtigen. Deshalb müssen für die betreffenden gefährlichen Güter Sicherheitsdatenblätter an Bord mitgeführt werden.

Zu Artikel 3 (Änderung der GGKostVO)

Bei der GGKostVO ist eine Fundstelle zu korrigieren und die Prüfung der neu eingeführten IMO-Typ 9 Tanks zu berücksichtigen.

Zu Artikel 4 (Bekanntmachungserlaubnis)

Das BMVI erhält die Ermächtigung zur Bekanntmachung der Neufassung der GGVSee.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.