

Mitunter dicke Luft

INTERVIEW Kontrollbeamte der Wasserschutzpolizei bekommen die Folgen mangelnder Transportvorbereitung für Gefahrguttransporte unmittelbar zu spüren.

Von acht Millionen 20-Fuß-Containern, die 2010 über den Hafen Hamburg umgeschlagen wurden, waren knapp 300.000 mit Gefahrgut gemeldet. Wir haben bei der Wasserschutzpolizei Hamburg nach Schwachstellen der Transportvorbereitung gefragt.

Wenn Sie Container kontrollieren: Welche Mängel sind führend?

Wir kontrollieren nahezu werktäglich Gefahrgutcontainer. In der Reihenfolge der Beanstandungen liegen falsche oder nicht dauerhaft angebrachte Plakatierungen von Beförderungseinheiten an 1. Stelle. Gemäß Theorie müssen Placards auf allen vier Seiten nach 5.3.1.1.1.2 IMDG-Code auch einen dreimonatigen Aufenthalt in Seewasser aushalten und trotzdem haltbar und erkennbar sein. Es ist aber häufig so, dass ein oder zwei Placards abgerissen sind. Der Container als solcher ist zwar weiter als Gefahrgutcontainer erkennbar, muss aber vor einer Weiterbeförderung nachgekennzeichnet werden. Auch Eigenkreationen von Placards oder Begasungswarnzeichen sehen wir häufig. Das ist unverständlich, gibt doch der IMDG-Code die Muster vor.

An zweiter Stelle stehen Ladungssicherungsmängel. Häufig wird die Ladung ohne weitere Sicherung in Container verladen. Hier möchte ich aber hervorheben, dass dieses Phänomen überwiegend bei Übersee-Importcontainern besteht. Außerdem trifft man bei Importcontainern auf unterdimensionierte Ladungssicherungshilfsmittel, die nicht in der Lage sind, den auftretenden Kräften standzuhalten.

An dritter Stelle stehen falsche Kennzeichen an Verpackungen. Man trifft zum Beispiel häufig das alte Kennzeichen für Meeresschadstoffe aus dem 33. Amdt. IMDG.

Welche Gefahren durch Ladung sind für die Wasserschutzpolizei bedenklich?

Nicht gesicherte Ladung ist immer ein Gefahrenpunkt. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Gefahrenpunkt sind Ausgasungen aus der Ladung. Hier muss es sich nicht immer um gefährliche Güter handeln, auch Turnschuhe fallen beispielsweise darunter. In den Containern findet über mehrere Wochen hinweg kein Luftaustausch statt, so dass sich teilweise

eine arbeitsschutzrechtlich bedenkliche Luftatmosphäre bildet.

Dieses Problem gehen wir dadurch an, dass wir die Container vor dem Öffnen mittels eines Messgerätes auf flüchtige organische Verbindungen, Phosphorwasserstoff (PH³), Sauerstoff (O²) und die untere Explosionsgrenze überprüfen. Bei Überschreiten der Grenzwerte werden die Container nicht geöffnet, da erst die Ursache und die Gefährdung infolge der Überschreitung durch Sachverständige ermittelt werden muss. Die gefahrgutrechtliche Prüfung erfolgt nach deren Freigabe.

Wer sollte was im Vorfeld getan haben, damit diese Gefahren nicht auftreten?

Das Bewusstsein, dass Ladung gesichert werden muss, setzt sich immer mehr durch. Letztendlich möchte der Kunde seine bestellten Waren zeitgerecht und in

gutem Zustand geliefert bekommen. Das ist ein Ansatzpunkt, der Erfolg verspricht: wenn Kunden auf Umsetzung ihrer Qualitätsansprüche im Versenderland setzen. Aber auch stete Aus- und Fortbildung und Informationen.

Das Problem möglicher ungesunder Atmosphären in Containern muss in die Verlager- und Empfängerschaft verbreitet werden. Allein schon, dass sich deren Mitarbeiter sowie Kontrollbehörden nicht unwissend in Gefahr bringen. Manchmal ist so ein Problem künstlich verursacht, indem Ladung produktionswarm abgefüllt und in Containern verladen wird.

Welche Rolle spielen Packstationen bei der Umsetzung empfohlener Ladungssicherung?

Die Packstationen hier an den Terminals spielen insofern eine Rolle, dass sie die Ladungssicherungsmaßnahmen bei den Containern durchführen müssen, die wir hier festsetzen. Den Packstationen im gesamten Hafenumfeld kann ich einen guten Standard in Sachen Ladungssicherung bescheinigen. Wir stimmen uns in Problemfällen sogar vorher miteinander ab. Zusammenarbeit und Beratung ist ein Standpunkt, den wir als Wasserschutzpolizei versuchen umzusetzen.

Welche Mängel sind bei dem Versand von Feuerwerkskörpern führend?

Bei Mängeln muss man zwischen Import- und Exportware unterscheiden. Bei Import-Feuerwerkskörpern besteht ein Hauptmangel in der unzureichenden Dokumentation und in wiederkehrender geringerer Klassifizierung als erforderlich. Damit einher geht die falsche Kennzeichnung der Container und Versandstücke. Unruhe und Unwissenheit gibt es auch noch mit den neu geforderten Referenz-Nummern.

Das Interview führte Daniela Schulte-Brader

FACHKONFERENZ

Vor- und Nachlauf von Gefahrgutsendungen zu Häfen und Flughäfen stehen im Fokus der Fachkonferenz „Sicherheit beim Gefahrguttransport“ am 2. November 2011 in München. Die Veranstaltung der IHK München/Oberbayern und der Gefahr/gut soll Anforderungen an den Versand detailliert klären. Damit Ihre Sendungen nicht mehr zurückgewiesen werden.
www.gefahrgut-online.de/events



„Verlader müssen die Gefahr der Ausdünstung kennen.“

Rüdiger Rohland, Leiter Hafensicherheit eines Wasserschutzpolizeikommissariats, Hamburg.