

Gefahr/gut

Sicher in der Gefahrgut-Praxis

12 | 2016

www.gefahrgut-online.de

Verlag Heinrich Vogel | ISSN 0944-6117 | 7694

Besondere Tücken

Anforderung Bei Gefahrgut im Seeverkehr ist rechtlich vieles vergleichbar mit dem Straßenverkehr, aber die Herausforderungen sind ganz anders.

Lassen wir hier gleich mal ein wichtiges Thema beiseite – die nicht deklarierten Gefahrgüter, die in Containern versteckt auf Seeschiffe verladen werden. Kümern wir uns auch nicht darum, mit welchem Aufwand Reedereien ihre digitalen Spürhunde losschicken, um für Transparenz und mehr Sicherheit zu sorgen.

Alltag im Seeverkehr

Denn, das sei hier mal gesagt, einschlägige Fachzeitschriften erreichen in den seltensten Fällen die weit gestreute Klientel „Nichtdeklarierer“ oder „bewusst Falschdeklarierer“, die sich auf den Weltmeeren zu tummeln scheinen. Widmen wir uns also wieder dem üblichen Gefahrgutalltag wie Statistiken oder Harmonisierungen. Beispiel Kontrollstatistiken der Hafengebörden. Diese haben,

im Vergleich zu den Meldungen des BAG für den Straßenverkehr, nicht ganz die gleiche Aussagekraft. Denn obwohl teilweise von über 60 Prozent Mängelquote bei den Containern die Rede sein kann, sind doch die Kontrollbedingungen nicht mit denen auf der Straße vergleichbar. Werden bei automatisierten Terminals anhand von Ladelisten Container zur Kontrolle herausgezogen, sinkt die Mängelquote, da automatisch auch „Gute“ dabei sind. Auf anderen Terminals suchen die Beamten per Sichtung aus, entdecken beim ersten Umrunden abgelaufene CSC-Schilder, absonderliche Plakattierungen und Ähnliches. Da wird man schnell fündig. Aber was sagen die Zahlen dann über die Gesamtsituation aus? Anderes Thema: was nützt eine weltweite Regelung zu begasteten Containern, wenn

Thema des Monats:

Seeverkehr

- **Versender und Verpacker** Schwierige Aufgabe
- **Reedereien** Nicht immer ausreichend
- **Limited Quantities** Nicht verwechseln
- **IMO-Erklärung** Schnellcheck
- **Container** Prüfung bestanden?
- **Ladungssicherung** Stauen nach Maß
- **CTU-Code** Erste Erfahrungen

die Werte, ab wann ein Container freigegeben wird, nicht harmonisiert werden? Da wird beispielsweise in Indien ein Gaswert bei 4,5 ppm freigegeben, in Deutschland liegt aber die Grenze dafür bei 0,5 ppm. Und dann? *Daniela Schulte-Brader*



Online mehr Das Plus für alle Abonnenten

Fachinfopaket Überall dort, wo Sie im Heft das große rote Plus sehen, finden Sie weitere Informationen, Übersichten, Checklisten im Internet unter www.gefahrgut-online.de
Redaktion: gefahrgut@springer.com

