

Nicht Fisch, nicht Fleisch

Die Anwendung des MoU auf der Ostsee setzt sehr gute Kenntnisse voraus.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING Das MoU soll auf der Ostsee den Transport für Gefahrgüter auf Fähren erleichtern. Das klappt nicht immer.

Grundsätzlich gilt für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen, auch im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene-See, der IMDG-Code, bei Verschiffung über einen deutschen Seehafen zusätzlich die GGVSee. Seit dem Jahr 1977 gibt es für den Transport gefährlicher Güter mit Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen auf Fähren über die Ostsee aber Erleichterungen, die im sogenannten Memorandum of Understanding („MoU“), auch Baltic Sea Agreement genannt, kodifiziert sind. Die Fassung „Kopenhagen 2004“ wurde im August 2009 in Haapsalu (Estland) überarbeitet. Der folgende Beitrag stellt die Besonderheiten des MoU und die Änderungen „Haapsalu 2009“, die am 1. Januar 2010 in Kraft getreten sind, vor.

Das MoU gilt

- grundsätzlich in der Ostsee. Das ist das Gewässer östlich einer gedachten Linie zwischen Skagen (Dänemark) und Lysekil (Schweden). Im Verkehr mit Oslo kann das MoU also nicht angewendet werden.
- nicht für die Russische Föderation. Im Verkehr mit St. Petersburg kann das MoU also nicht angewendet werden.
- nur dann, wenn die Reederei, die die Beförderungseinheit befördern soll, das auch akzeptiert.

Grundsätzlich gilt ADR/RID

Aber: Von dieser Regel gibt es die folgenden acht Ausnahmen:

1. Verpackungen (§ 3 (2) MoU)

Verpackungen gemäß

- Abschnitt 4.1.4 ADR/RID, die nicht Abschnitt 4.1.4 IMDG-Code entsprechen

(Beispiel: Fässer und Kanister aus Metall oder Kunststoff mit abnehmbarem Deckel für Flüssigkeiten der Verpackungsgruppe I)

- Verpackungsanweisung R001 gemäß ADR/RID (= Feinstblechverpackungen mit der Codierung „RID/ADR 0A...“) sind nur in Gebieten mit „geringer Wellenhöhe“ ($\leq 2,3$ m) erlaubt. Das sind die folgenden fünf Gebiete:

- das Gebiet östlich von Skagen-Lysekil und westlich von Bornholm
- der Korridor Stockholm-Turku
- der rigaische Meerbusen
- der finnische Meerbusen
- der baltische Meerbusen nördlich einer gedachten Linie zwischen Umea und Vaasa.

In deutschen Ostseehäfen abgehende Fähren, die über Bornholm hinaus fahren, be-

Je nach Wellenhöhe gilt eine andere Tabelle für Zusammenladeverbote.

fahren also ein Gebiet mit nicht nur geringer Wellenhöhe. Die oben angegebenen Verpackungen sind hier verboten. Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß den Richtlinien zur Durchführung der GGVSee (RM) 800 Euro.

2. Zusammenladeverbote (§ 4 (1) MoU)

- a) in Gebieten mit geringer Wellenhöhe
Es gelten die Zusammenladeverbote gemäß Tabelle 1 (Tabellen unter www.gefahrgut-online.de, "Fachinformationen").
- b) in Gebieten mit nicht geringer Wellenhöhe
Es gelten die Zusammenladeverbote gemäß Tabelle 2 nach dem IMDG Code.

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 800 Euro.

Fallbeispiel: Die Wasserschutzpolizei hört sich wie folgt an: „Entgegen Kapitel 7.1.5 IMDG-Code haben Sie Nahrungs- und Futtermittel (hier: ein Kaffeeprodukt) zusammen mit unverträglichen Gefahrgütern (hier: UN 1790, VG II) auf eine Beförderungseinheit gepackt.“

UN 1790 hat die Gefahrzettelmusternummern 6.1 und 8. Gemäß Tabelle 1 ist das Zusammenladen erlaubt, gemäß Tabelle 2 ist das Zusammenladen verboten, weil 6.1 II gilt. Jetzt kommt es auf das genaue Routing an. Immerhin geht es um 800 Euro.

3. Umweltgefährdende Stoffe

a) Beförderungspapier (§ 7 (1) MoU)

Wenn ein Gefahrgut „umweltgefährdend“ („marine pollutant“) ist, muss das im ADR-/RID-Beförderungspapier (CMR-/CIM-Frachtbrief) vermerkt werden. Ein Beispiel: „UN 1493 Silbernitrat, 5.1, II, (E), marine pollutant.“

Im ADR/RID wird das erst ab 1. Juli 2011 Pflicht. Die Eigenschaft der Umweltgefährdung kann aus Kapitel 3.2 ADR/RID unmittelbar nur für die UN 3077 und 3082 identifiziert werden. Ansonsten hilft nur ein Blick in das Sicherheitsdatenblatt des zu befördernden Stoffes: Sind im Feld 15 die R-Sätze 50, 50/53 oder 51/53 angegeben, ist das Transportgut „umweltgefährdend“.

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 500 Euro.

b) Beförderungseinheit (§ 4 (3) MoU)

Wenn ein Gefahrgut „umweltgefährdend“ („marine pollutant“) ist, muß die ADR-/RID-Beförderungseinheit gekennzeichnet sein, und zwar

- mit dem in Unterabschnitt 5.3.2.3 IMDG Code vorgesehenen Kennzeichen
- an den in Unterabsatz 5.3.1.1.4.1 IMDG Code vorgesehenen Stellen.

Das bedeutet am Beispiel der UN 1493 Silbernitrat: Ein begleiteter Trailer muss links, rechts und hinten, ein unbegleiteter Trailer links, rechts, vorne und hinten mit dem Kennzeichen „umweltgefährdend“ (25 x 25 cm) gekennzeichnet werden, und das

- unabhängig von der Menge
- obwohl die Verpackung selbst gemäß ADR/RID nicht mit dem Kennzeichen „umweltgefährdend“ gekennzeichnet sein muss (Übergangsfrist bis 31.12.2010) – schwierig für den Belader der Einheit, das zu identifizieren.

Der Großzettel Muster Nummer 5.1 ist nicht erforderlich.

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 500 Euro.

4. Flüssigkeiten mit Flammpunkt ≤ 60 °C (§ 7 (2) MoU)

Der Flammpunkt muss im Beförderungspapier angegeben werden, aber es muss nicht der exakte sein, sondern es reicht der der Verpackungsgruppe entsprechende Flammpunktbereich.

Beispiele:

- UN 1263 Farbe, 3, I: „Flammpunkt ≤ 23 °C“
- UN 1263 Farbe, 3, II: „Flammpunkt ≤ 23 °C“
- UN 1263 Farbe, 3, III: „Flammpunkt 23-60 °C“
- UN 2668 Chloracetonnitril, 6.1 (3), II: „Flammpunkt 23-60 °C“

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 500 Euro.

5. Containerpackzertifikat/Fahrzeugbeladeerklärung (§ 5 (1) MoU)

Auch für MoU-Verkehre wird ein Containerpackzertifikat/eine Fahrzeugbeladeerklärung gemäß Unterabschnitt 4.4.2.2 CTU-Pack-RL = Unterabschnitt 5.4.2.1 IMDG-Code verlangt. Wird für ein Gebiet mit geringer Wellenhöhe von den freizügigeren Zusammenladeverboten gemäß Tabelle 1 Gebrauch gemacht, muss der Text gemäß Absatz 5.4.2.1.2 IMDG-Code wie folgt ersetzt werden: „Zusammengepackt gemäß MoU“/„Packed together according to the MoU.“ Es darf nicht vergessen werden, dass das Containerpackzertifikat/die Fahrzeugbeladeerklärung ein obligatorisches Begleitpapier gemäß ADR/RID ist. Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt 500 Euro.

6. Gemäß ADR/RID ganz oder teilweise freigestellte Gefahrgüter (§ 5 (2) MoU)

Bei manchen im ADR/RID freigestellten Gütern verlangt das MoU eine Information der Reederei.

Merkwürdigerweise wird eine Information bei einer Beförderung unter Unterabschnitt 1.1.3.3 ADR (= flüssige Kraftstoffe in Behältern von Fahrzeugen und von als Ladung beförderten Fahrzeugen) nicht verlangt.

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 500 Euro.

7. CTU-Pack-RL (§ 9 (2) MoU)

Die CTU-Packrichtlinie muss beachtet werden. Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 800 Euro.

8. Beförderungseinheiten müssen Befestigungseinrichtungen haben (§ 9 (1) MoU)

Einzelheiten zu § 9 ergeben sich aus

- den Richtlinien für Sicherheitsvorkehrungen bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Ro/Ro-Schiffen vom 5. Mai 1988, die wiederum auf der IMO-Resolution A.581 (14) vom 20. November 1985 beruhen.
- der CTU-Pack-RL, die wiederum auf die EN 29367 Teile 1 und 2 verweist.

Der Regelbußgeldsatz für einen Verstoß beträgt gemäß RM 800 Euro.

Fazit

Von einer durchgängigen Anwendung des ADR/RID kann überhaupt gar keine Rede sein. Das MoU erfreut sich in der Praxis



Verwendung des MoU: nicht überall auf der Ostsee möglich.

FOTOS: A. HEINKE/DPD

eventuell deshalb so großer Beliebtheit, weil seine Besonderheiten geflissentlich ignoriert werden. Es ist deutlich, dass bei Nutzung des MoU seine genaue Kenntnis auf Seiten des Versenders/Absenders, Verpackers, Verladern, Beförderers und Fahrers unabdingbar ist. Das ist nur durch Training zu gewährleisten.

Die nächste Überarbeitung des MoU ist für den August 2010 in Vilnius (Litauen) geplant. Diese Änderungen werden dann zum 1. Januar 2011 in Kraft treten.

MoU: Details

Das MoU in der Version „Haapsalu 2009“ kann hier eingesehen werden: www.bmvbs.de/-,1827.933629/Gefahrgut-Recht-Vorschriften-5.htm.

Auf folgenden Relationen wird das MoU akzeptiert: Puttgarden-Rodby (Scandlines), Rostock-Gedser (Scandlines), Rostock-Trelleborg (TT-Line, Scandlines), Sassnitz-Trelleborg (Scandlines), Travemünde-Trelleborg (Scandlines, TT-Line), Travemünde-Helsingborg (TT-Line), Travemünde-Malmö (Nordö-Link).

Norbert Müller

Der Autor ist öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung, Duisburg

FÄLLE, DIE EINE INFORMATION DER REEDEREI ERFORDERN

ADR/RID	Informationspflicht	
1.1.3.1	b) Maschinen/Geräte mit Gefahrgut in ihrem inneren Aufbau	●
	c) „Handwerkerregel“	●
	d) Einsatzkräfte	●
	e) Notfallbeförderung	●
	f) Ungereinigte leere ortsfeste Lagerbehälter	●
	1.1.3.2 (Gase)	a) z.B. in Kühlanlagen
b) in Kraftstoffbehältern von beförderten Fahrzeugen		●
e) z.B. Kühlapparate, Fischbehälter		●
1.1.3.4.1	Sondervorschrift	● Bsp.: „Batterien gemäß Sondervorschrift 598“
1.1.3.4.2	Begrenzte Menge	„Gefährliche Güter der Klasse(n) ... in begrenzten Mengen“
1.1.3.4.3	Freigestellte Menge	„Gefährliche Güter der Klasse(n) ... in freigestellten Mengen“