

Neue Struktur beschlossen

SUB-COMMITTEE Neben den künftigen Aufgaben des Ausschusses wurde vor allem das Verwiegen von Containern diskutiert.

Zum 18. und letzten Mal tagte das „Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers – DSC“ Mitte September in London. Denn die internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO beziehungsweise das Maritime Safety Committee (MSC) hatten beschlossen, ihre Unterausschüsse neu zu strukturieren. Ab 2014 wird die Arbeit vom neuen „Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC)“ weitergeführt. Dessen Aufgabengebiet wird jedoch ausgeweitet: neben den Themen Gefahrgut, Bulkladungen und Container wird neu auch „Bulk Gas Cargoes“ (bisher BLG Sub-Committee) dazugehören. Diese Änderung wurde von „IVODGA – International Vessel Operators Dangerous Goods Association“ kritisiert, da das DSC schon bisher aus Zeitmangel nicht alle vorliegenden Anträge angemessen diskutieren konnte. Was den IMDG-Code und die Gefahrgutvorschriften betrifft, werden vermutlich noch mehr Detailfragen von der „E&T-Group“ (Editorial and Technical Group) behandelt werden.

Eines der wichtigsten Themen dieses Jahr war das Verwiegen von Containern. Dieses Thema betrifft nicht nur die Gefahrgutgemeinde, sondern alle Versender von Containern. Da angenommene zehn Prozent aller Seecontainer mit unkorrekten

Gewichtsangaben versandt werden, wurden Lösungen gesucht. Nachdem zu Beginn nur die Rede von einem obligatorischen Verwiegen der ganzen Container war, wurde auf Antrag Deutschlands auch eine alternative Methode ins Auge gefasst, das Verwiegen der einzelnen Packstücke in den Containern.

Methodisches Verwiegen

Die beiden Methoden sollen in der SOLAS-Konvention (Safety of Life at Sea) wie folgt beschrieben werden:

- › Method No.1: Upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container.
- › Method No.2: The shipper (or, by arrangement of the shipper, a third party), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as described in paragraph 7.2.3

7.2.3: The method used for weighing the container's contents under Method No.2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of



Klang mit Tradition: Mit dieser Glocke läutet der Vorsitzende des Sub-Committees jeweils den Sitzungsbeginn ein.

the State in which the packing and sealing of the container was completed.

Für die Umsetzung der Bestimmungen wurde ein detaillierter Leitfaden verfasst. In trockenen Tüchern ist die Sache hingegen noch nicht. Das MSC muss dieser Änderung bei ihrer 93. Tagung im Frühjahr 2014 erst noch zustimmen. Und dann steht noch die Frage im Raum, wie rasch die zuständigen Behörden der IMO-Mitgliedsstaaten die in 7.2.3 beschriebene „certification and approval“ umsetzen können. Es ist zu hoffen, dass eine angemessene Übergangsfrist ins Auge gefasst wird.

Vom 16. bis 20. September tagte das Sub-Committee DSC in London.

national Chamber of Shipping (ICS): die zuständigen Behörden sollten Informationen über Produkte mit Klassifizierungsdefiziten austauschen. Während diese erste Idee weitgehend unbestritten blieb, provozierte der zweite Vorschlag: Empfänger von Gefahrgütern sollten künftig inspiziert werden. Und zudem sollten die Staaten Kontrollen bei den Verladern vornehmen, vorzugsweise vor dem Beladen der Container. Dies würde bedeuten, dass ein Versender die Behörden informieren müsste, dass am Tage X ein Gefahrgut verladen werden soll. Und dann könnte ein Vertreter der zuständigen Behörde vor Ort die Klassifizierung überprüfen. ICS wurde aufgefordert, bei einer kommenden Sitzung konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

Um den Versand von umweltgefährdenden Stoffen/Marine Pollutants mit anderen Regelwerken zu harmonisieren, hatten die USA vorgeschlagen, die Befreiungen für Gebinde mit einer Nettomenge von fünf Liter/Kilogramm im IMDG-Code zu übernehmen. Dem Antrag wurde mit knapper Mehrheit zugestimmt.

Praktikabilität prüfen

Ein Vertreter der UN-Wirtschaftskommission ECE stellte den Entwurf der überarbeiteten „Guidelines for packing of Cargo Transport Units“ vor. Dieser umfasst 364 Seiten. Darin werden in 13 Kapiteln alle Aspekte einer Containerbeladung detailliert beschrieben. Der Umfang und die Praktikabilität des Leitfadens war einer von mehreren Kritikpunkten. Die vorgebrachten Punkte sollen nun weiter geprüft werden.

Bei DSC 17 war beschlossen worden, die Spalte 16 mit den Stau- und Trennvorschriften der „Dangerous Goods List“ künftig aufzuteilen. Die Details wurden nun von der E&T-Group diskutiert. Die Umsetzung erfolgt in der nächsten Ausgabe des IMDG-Codes. Die Aufteilung der Spalte 16 hat den Zweck, die Erfas-

DSC 18: die Themen

Was besprochen wurde:

- › DSC wird CCC
- › Methodenvielfalt: Container verwiegen
- › Gefahrgutbeauftragte für Seeverkehr
- › Kontrollen vor der Beladung
- › Befreiungsregeln für Gebinde
- › Guidelines for packing of Cargo Transport Units
- › Stau- und Trennvorschriften: Spalte 16
- › Chemische Namen für UN-Nummern
- › Begriff für Marine Pollutant/Environmentally hazardous weiter gesucht

sung dieser Daten in EDV-Systemen zu vereinfachen.

Belgien schlug vor, für weitere UN-Nummern den chemischen Namen vorzuschreiben. Dazu gehören unter anderem die UN 1133, 1169, 1197, 1210 und 1263. Hauptsächlich Betroffene wären somit die Farben- wie auch die Aromen- und Duftstoffindustrie. Man war der Meinung, die Idee sei prüfenswert und bat interessierte Delegationen um Vorschläge bei der ersten Tagung des neuen CCC.

Bei der E&T-Group-Tagung im Frühjahr wurde einmal mehr versucht, endlich eine Lösung zu finden für einen einheitlichen Begriff für Marine Pollutant/Environmentally hazardous. Seither hatte der UNO-Unterausschuss darüber diskutiert, aber keine Entscheidung gefällt. Bei dieser Tagung wurde jetzt gesagt, interessierte Kreise sollen sich doch bitte an die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN wenden. Seit Jahren spielen nun die Gremien Pingpong in dieser Sache, ohne dass man zu einem Entschluss kommt. Dass ein solcher relativ trivialer Sachverhalt die Gremien über Jahre beschäftigt, ist kaum nachvollziehbar. Denn welchen Begriff man auch verwendet: die involvierten Kreise wissen, wovon die Rede ist. Man könnte und sollte dieses Thema nun wirklich ad acta legen.

Deutschland schlug vor, den in Europa bekannten Gefahrgutbeauftragten auch für den Seeverkehr einzuführen. Begründet wurde dies mit dem Argument, dem Problem von undecklierten beziehungsweise falsch deklarierten Gefahrgütern zu begegnen. Bei der Diskussion im Plenum zeigten sich rasch die Fronten: das Anliegen wurde von den europäischen Staaten mehrheitlich unterstützt, alle anderen Delegationen (eine deutliche Mehrheit) lehnten die Idee ab wegen des großen Zusatzaufwands für die Behörden. Der Schweizer Vertreter wies darauf hin, dass das Problem der „Un-/Misdeclared Dangerous Goods“ mit Gefahrgutbeauftragten kaum gelöst werden könne. Die E&T-Group wurde gebeten die Frage der undecklierten Gefahrgüter zu diskutieren. Diese schlug Ergänzungen für die Schulungsbestimmungen vor.

Einen anderen Ansatz wählte die Inter-

GEFAHRGUT

- Schulung
- Beratung
- Management
- externe Beauftragte

SEMINARE

Gefahrgutbeauftragten-Schulung
Straße - Schiene - See
Gefahrguttransport in der Luft
alle Personenkategorien
Gefahrgutfahrer-Ausbildung
Stückgut, Tank, Klasse 1, Klasse 7
Befähigungsschein § 20 SprengG
Berufskraftfahrer-Weiterbildung BKRFQG
Schulungen für beteiligte Personen
Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520
Ladungssicherung
In-House-Seminare



Schiffner Consult GbR
Gefahrgutschulung und Beratung
Boschstraße 17
94405 Landau a.d. Isar
fon 0 99 51 / 98 42-0
fax 0 99 51 / 98 42-10
info@schiffner-gefahr-gut.de
www.schiffner-gefahr-gut.de

SCHIFFNER

gefahr-gut