

SERIE
VORSCHRIFTEN

Mit dem ADR über die Ostsee

Transport nach
IMDG-Code oder
MoU: Der Reeder
entscheidet.

TRANSPORT- VORBEREITUNG

Gefahrguttransporte im Seeverkehr unterliegen dem **IMDG-Code** sowie – auf der Ostsee – dem **Memorandum of Understanding (MoU)**.

Freistellungen von Vorschriften bilden auch hier eine willkommene Transporterleichterung für Versender und Beförderer.

Teil 1: Begrenzte Mengen (08/2011)

Teil 2: Freigestellte Mengen (09/2011)

Teil 3: **Ausnahmen nach dem MoU (10/2011)**

FOTO: D. SCHULTE-BRÄUER

OSTSEE Das Memorandum of Understanding bringt einige Erleichterungen für RoRo-Transporte.

Eine weitere Erleichterung beim Transport gefährlicher Güter im Seeverkehr stellt das Memorandum of Understanding – kurz MoU – dar, welches jedoch nur für Ostseeverkehre anwendbar ist. Es ist damit eine Ausnahme gemäß 7.9.1 des IMDG-Codes. Seit 1.1.2010 gilt die im August 2009 beschlossene Fassung von Haapsalu, die von der Webseite des Bundesverkehrsministeriums heruntergeladen werden kann.

Die Ostsee-Anrainerstaaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden haben diese Erleichterungen für den Transport mit RoRo-Schiffen vereinbart, um den kombinierten Verkehr zu erleichtern. Allerdings handelt es sich nicht um eine bindende Vereinbarung. Die Reedereien können nach eigenem Ermessen entscheiden, ob sie das MoU anwenden oder nach IMDG-Code fahren wollen. Um Probleme im Hafen zu vermeiden, muss der Versender in jedem Fall vor Transportbeginn mit der Spedition oder direkt mit der Reederei klären, ob diese nach MoU fährt oder nicht.

Grundsätzlich dürfen bei MoU-Transporten die Gefahrgüter auch nach ADR oder RID klassifiziert, verpackt, gekennzeichnet und dokumentiert sein. Das bedeutet, dass auf Versandstücken beispielsweise die offizielle Benennung – proper shipping name – nicht angegeben sein muss, wie das der IMDG-Code fordert. ADR und RID fordern bis auf Ausnahmen für die Klassen 1, 2 und 7 nur die Angabe der UN-Nummer auf Versandstücken.

Feinstblechverpackungen

Die Feinstblechverpackungen der Codierung RID/ADR 0A ... gemäß Verpackungsanweisung R001 des ADR/RID sind nach MoU ebenfalls zulässig, allerdings nicht auf allen Fährverbindungen. Erlaubt sind nur die Verbindungen in Gebieten mit geringer Wellenhöhe, den so genannten LWHA – Low Wave Height Areas, bei denen die durchschnittliche Wellenhöhe von 2,30 Meter höchstens an zehn Prozent des Jahres überschritten wird. Eine Karte mit den Wellenhöhen befindet sich im Anhang 1 zur Anlage 1 des MoU. Die gleiche Regelung gilt für die Verwendung sonstiger Ver-

packungen gemäß 4.1.4 ADR/RID. Hier liegt der Teufel im Detail, da es nach wie vor Unterschiede in den Verpackungsanweisungen zwischen ADR/RID einerseits und IMDG-Code andererseits gibt. Gemäß P001 beispielsweise sind im IMDG-Code Einzelverpackungen mit abnehmbarem Deckel (1A2, 3A2 etc.) für Verpackungsgruppe-I-Stoffe verboten, nach ADR/RID jedoch für Stoffe mit einer Viskosität von mehr als 2680 mm²/s erlaubt.

Bei Tankbeförderungen sind anstelle der ortsbeweglichen Tanks auch ADR/RID-Tanks zulässig. Ähnlich ist es bei den Schüttgut-Containern; hier sind alle Varianten nach Kapitel 7.3 ADR/RID zulässig, also auch solche nach den Sondervorschriften VV... beziehungsweise VW... und nicht nur BK1- und BK2-Container.

Erleichterungen bei Trennvorschriften

Die Trennung hat grundsätzlich nach den Vorschriften des IMDG-Codes, unter anderem gemäß der Tabelle in 7.2.1.16, zu erfolgen. Für die dort angegebenen Trenngrade 1 und 2 ist jedoch bei den LWHA-Verkehren eine Zusammenladung in einer Beförderungseinheit (CTU – Cargo Transport Unit) zulässig. Allerdings muss in diesem Fall der Zusatz „Zusammengepackt gemäß MoU“ in das Containerpackzertifikat eingetragen werden.

Die Beschriftung und Plakatierung der CTUs kann entweder gemäß IMDG-Code erfolgen oder nach ADR/RID, was im Regelfall die einfachere Variante ist. Bei einem Stückguttransport nach ADR müssen mit Ausnahme der Klassen 1 und 7 beispielsweise keine Placards angebracht werden. Allerdings ist unter Umständen das Kennzeichen für Meeresschadstoffe anzubringen. Die Kennzeichnung der CTU mit dem Fisch-und-Baum-Kennzeichen ist auch dann erforderlich, wenn die Versandstücke aufgrund der 5L/kg-Regelung nicht gekennzeichnet werden müssen (5.3.2.3 IMDG-Code).

Zusätzliche Anforderungen

Zusätzliche Anforderungen hält das MoU ebenfalls bereit. So muss in jedem Fall ein Containerpackzertifikat erstellt werden wie bei sonstigen IMDG-Transporten auch. Beim Transport begrenzter Mengen gemäß Kapitel 3.4 des ADR/RID ist beim reinen Straßen-/Eisenbahntransport nach wie vor kein Beförderungspapier erforderlich. Der IMDG-Code fordert in jedem Fall eine IMO-Erklärung, bei Transporten nach dem MoU gibt man sich mit einem Hinweis zufrieden, den der Versender dem Schiffsführer mitteilen muss, der besagt: „Gefährliche Güter der Klassen ... in begrenzten Mengen“. Analoges gilt für die Beförderung freigestellter Mengen nach Kapitel 3.5 ADR/RID.

Noch mehr Stolpersteine

Werden sonstige Freistellungen nach Abschnitt 1.1.3 ADR/RID in Anspruch genommen, muss zumindest der Schiffsführer davon in Kenntnis gesetzt werden. Das betrifft etwa medizinische Produkte für

den Endverbraucher, die gemäß ADR/RID Sondervorschrift 601 von den Vorschriften des ADR/RID vollständig freigestellt sind. Nicht kennzeichnungspflichtige Beförderungseinheiten gemäß 1.1.3.6 ADR (maximal 1000 Punkte) müssen während des Transportes auf dem RoRo-Schiff vorne und hinten mit orangefarbenen Warntafeln gekennzeichnet werden. Gleiches gilt für CTUs mit begrenzten Mengen, wenn das Kennzeichen für begrenzte Mengen nicht angebracht ist, weil maximal acht Tonnen befördert werden. Auch Anhänger, die ohne Zugfahrzeug auf der Fähre transportiert werden, müssen auf zwei gegenüberliegenden Seiten Warntafeln aufweisen. Handelt es sich bei dem Transportgut um einen Meeresschadstoff, muss der Hinweis „Meeresschadstoff“ oder „Marine Pollutant“ gemäß § 7 MoU zusätzlich angegeben werden. Seit spätestens 1.7.2011 muss dies ja auch bei ADR/RID im Beförderungspapier angegeben werden, allerdings nicht, wenn die Versandstücke aufgrund der 5 L/kg-Grenze nicht zu kennzeichnen sind. Bei MoU-Transporten ist dagegen die Angabe immer erforderlich. Als weitere Zusatzangabe ist bei Stoffen mit Flammpunkt von höchstens 60 °C der Flammpunktbereich anzugeben. Hier genügt im Gegensatz zum IMDG-Code, der einen genauen Zahlenangabe fordert, die Angabe des Bereiches gemäß der Verpackungsgruppen, also z.B. „< 23 °C“). Die übrigen Paragraphen beschreiben weitere Vorschriften für die Reedereien wie zum Beispiel die Stauung auf den Schiffen oder deren Zulassung und Ausrüstung.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte aus München

IMDG: SCHONZEIT BALD VORBEI

Die Gefahrguttransportvorschriften für den Seeverkehr (IMDG-Code) ändern sich turnusgemäß zum 1. Januar 2012. Seit dem 30.11.2010 steht die deutsche Fassung mit der Veröffentlichung im Verkehrsblatt Nr. 22/2010 bereits zur Verfügung. Basis der neuen Vorschriften ist die 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen zum Transport gefährlicher Güter. Diese wurden für die anderen Verkehrsträger bereits umgesetzt, bei Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt verbindlich seit 1.1.2011 mit einer 6-monatigen Übergangsfrist, für den Luftverkehr ohne Übergangsfrist seit 1.1.2011. Damit eine einheitliche Umsetzung für die Firmen gewährleistet werden kann, darf der neue IMDG-Code auf freiwilliger Basis aber bereits seit 1.1.2011 angewendet werden, um eine zeitgleiche Umsetzung für alle Verkehrsträger zu ermöglichen. Daher gibt es auch keine weiteren Übergangsfristen mehr, die Neuerungen sind ab 1.1.2012 verbindlich anzuwenden. Die nationale Gefahrgutverordnung See (GGVSee) wird voraussichtlich erst bis Ende 2011 angepasst werden.

SERVICE FÜR ABONNENTEN

Mit dem Amendment 35-10 stehen wieder einige gravierende Änderungen des IMDG-Codes an. Eine detaillierte Übersicht hierzu finden Sie unter www.gefahrgut-online.de in der Rubrik „Fachinformationen“.

Anzeige

**Gefahrgutkennzeichnung
Herstellung und Vertrieb
SOFORTVERSAND!!
IMDG / ADR / RID / IATA**

*Aktuelle Preisliste mit
allen Neuerungen
jetzt erhältlich!!
bestellung@dirk-stange.eu*

GHS / REACH
Produktkleber, z.B. in
seewasserfester Qualität!!
Individuell und preiswert
Lieferzeiten: wie immer.
super schnell!!

LTD QTY
30
1202

Online-Shop
www.gefahrgutaufkleber.eu
Dirk Stange Theodorstraße 41 h 22761 Hamburg
Tel.: 0049 40 / 89 27 37 Fax: 0049 40 / 890 26 98