

Monsterprogramm

IMDG-CODE Das Sub-Committee der IMO zu Gefahrgut, fester Ladung und Containern – DSC – hat unter vielen maritimen Anträgen auch eines zu Kontrollstandards abzuarbeiten. Die Arbeitsgruppe dazu kommt allerdings nicht recht voran.

Glücklicherweise blieb die Zahl der gefahrgutrelevanten Anträge im üblichen Rahmen. Ein Großteil der 168 Anträge auf der 16. Tagung des DSC Mitte September in London betraf den IMSBC-Code für Bulk-Ladung.

Zu jeder Tagung werden dem DSC von mehreren Staaten die Resultate von Gefahrgutinspektionen übermittelt. Im vergangenen Jahr inspizierten sieben Staaten 56.350 mit Gefahrgut beladene Container. Die Beanstandungsquoten der Länder reichten von 2,6 bis 48,5 Prozent. Dabei wurden nur die Container geprüft, bei denen ein Verdacht auf Verletzung der Bestimmungen besteht.

Im vergangenen Jahr hatten die großen Abweichungen bei den Quoten zu einer ausführlichen Diskussion geführt. Die deutlich unterschiedliche Durchführung der Kontrollen führte im Ergebnis zur Bildung einer Arbeitsgruppe, welche einheitliche Inspektionskriterien festlegen sollte, um vergleichbare Resultate zu erhalten. Denn die Inspektionen dienen neben anderen Gründen auch dem Zweck, die Vorschriften wo nötig zu verbessern. Dieses Ziel wurde von der Arbeitsgruppe teilweise verfehlt. Es wurden zwar umfangreiche „Guidelines for the implementation of the inspection of CTU's“ definiert. Aber der auf dieser Tagung vorgestellte „Report of Inspection Programmes“ ist zu oberflächlich, um daraus Schlüsse ziehen zu können. So wird beispielsweise unter dem Punkt „Mar-

and labelling of packages“ nicht differenziert, ob die Markierung/Bezeichnung gefehlt hat, falsch war oder beschädigt.

Kenntnisse anderer Regelwerke

Es ist eine Tatsache, dass bei DSC Delegierte teilnehmen, welche die Verbindungen zu anderen Regelwerken kaum kennen. Nur so lassen sich einige Anträge erklären, wie der aus Südamerika, die Gefahrgutetiketten für die Klassen 5.1 und 5.2 zu ändern. Ein Teilnehmer aus Fernost

Die Stau- und Trennvorschriften werden künftig in zwei Spalten dargestellt.

schlug vor, für den Seetransport neue LQ-Markierungen einzuführen. Auch sollte eine UN-Verpackungsvorschrift für Lithium-Batterien vom DSC geändert werden. Dass solche Anträge, wie in diesen Fällen, immer abgelehnt werden, ist keinesfalls selbstverständlich. Oft erhalten solche Anträge eine unerwartete Unterstützung. Die Beschreibung der „Marine Pollutants“ in den Transportdokumenten ist ein mühsames Thema. Es gab bei dieser Tagung mehrere Anträge dazu von Deutschland sowie vom IPPIC, dem internationalen Farbenverband. Man einigte sich auf eine Lösung.

In Paragraph 5.4.1.4.3.5 wird folgender Satz aufgenommen: „MARINE POLLUTANT may be supplemented with the terms „ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS“. Damit sollen Probleme beim multimodalen Verkehr vermieden werden.

Deutschland schlug vor, die Spalte 16 in der DG-Liste des IMDG-Codes aufzuteilen. Die Stau- und Trennvorschriften werden künftig in den Spalten 16a und 16b dargestellt. Die Änderungen aus der 17. Ausgabe der UN-Modellvorschriften wurden weitestgehend für IMDG-Code Amdt 36-12 übernommen.

Eine Frage blieb bei dieser Tagung unbeantwortet: Olga Lefèvre aus Frankreich, welche das DSC seit elf Jahren kompetent geleitet hatte, teilte mit, dass sie ihr Amt abgibt und ab dem kommenden Jahr nicht mehr als Vorsitzende zur Verfügung steht. Bisher gibt es noch keinen geeigneten Kandidaten/Kandidatin für den Vorsitz. Die 17. Tagung des DSC wird vom 17. - 21. September 2012 wiederum in London stattfinden.

Erwin Sigrist

Leiter Fachbereich „Transport gefährlicher Güter“ bei scienceindustries, Schweiz.

DSC

Die Weiterentwicklung des IMDG-Codes (Internat. Maritime Dangerous Goods) ist noch komplexer als bei anderen Gremien. Anträge werden zuerst vom DSC behandelt. Per Konsens entscheiden die Mitglieder, ob ein Antrag angenommen oder abgelehnt wird. Bei Annahme wird er der „Editorial & Technical Group – E&T-Group“, einer Arbeitsgruppe des DSC, weitergegeben. Die E&T-Group diskutiert und legt die Details fest. Bei der folgenden DSC-Tagung müssen die Entscheide formal abgesegnet werden. Und zu guter Letzt muss auch das „MSC – Maritime Safety Committee“ den DSC-Beschlüssen zustimmen.

