

Aus Erfahrung sicher

CINSNET Einen Erfahrungsaustausch zur Vermeidung von Gefahrgutunfällen will die Reederinitiative Cinsnet ermöglichen. Doch wer steht hinter dem Netzwerk, wie funktioniert es und was soll damit erreicht werden?



Bislang machen elf Reedereien bei der Initiative mit.

Unfälle mit Gefahrgutcontainern auf Seeschiffen können schlimme Folgen für alle Betroffenen haben. Einige der größten Containerreedereien haben deshalb die Initiative Cinsnet (Cargo Incident Notification System Networks) ins Leben gerufen, um sich über derartige Vorfälle auszutauschen. „Unsere Überlegung war: Warum sollten wir uns nicht gegenseitig unsere Erfahrungen mit Gefahrguttransporten anzeigen, um daraus neue Verhaltens- und Sicherheitsmaßnahmen abzuleiten?“, erinnert sich Reinhard Schwede, Leiter Cargo Service/Dangerous Goods bei der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und Mitinitiator des Netzwerks.

Nachdem erste Gespräche schon im Herbst 2010 geführt worden waren, startete das

Projekt im Frühjahr 2011 mit zunächst fünf Mitgliedern: CMA-CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd, Maersk und MSC. „Wir waren aber von Anfang an offen für andere Reedereien“, sagt der Hapag-Lloyd-Experte. Das Interesse der anderen war schnell geweckt, und mittlerweile machen bereits elf Unternehmen bei Cinsnet mit (siehe Kasten auf S. 21), die laut Schwede insgesamt etwa 65 Prozent des weltweiten Containertransports abdecken.

Zugang nur für Mitglieder

Alle Mitglieder – und nur diese – haben Zugriff auf die Website www.cinsnet.org, wo sie zu jedem Ereignis eine Vielzahl von Angaben machen können. Dazu gehören die Art des Vorfalls, also Leckage, Feuer, Explosion, eine nicht bestandene Inspek-

tion, nicht deklariertes Gefahrgut, falsch ausgefüllte Dokumente und andere Kategorien. Ebenfalls eingegeben werden Lade- und Löschart oder Endbestimmung des Containers, seine Nummer und welches Schiff ihn befördert hat oder befördern sollte. Sogar Unfälle auf dem Terminal oder während des Vor- und Nachlaufs, soweit er von der Reederei selbst organisiert wurde, werden festgehalten. „Die gesamte Transportkette ist meldemöglich“, erläutert Reinhard Schwede. Angaben gemäß IMDG-Code wie Gefahrgutklasse, UN-Nummer, Verpackungsgruppe und -typ sowie eine Beschreibung des Vorgangs (was ist konkret passiert?) ergänzen die Meldung. Sehr wichtig ist zudem, ob die Reederei die Wirkung eines Ereignisses als niedrig, mit-



Reinhard Schwede:
„Wir wollen aus den
Unfällen anderer
lernen, ohne sie selbst
haben zu müssen.“

tel oder hoch einstuft. Feuer, eine Explosion, erhebliche Vermögensschäden oder gar Todesfälle, so die Cinsnet-Richtlinien, gehören in jedem Fall zur Kategorie „hoch“. Aber auch wenn der Meldende der Meinung ist, ein Vorfall müsse sofort allen Mitgliedern mitgeteilt werden, kann er ihn als hoch einstufen. Denn in so einem Fall werden alle Partner per E-Mail benachrichtigt, damit das fragliche Ereignis die notwendige Aufmerksamkeit findet.

Jeder wertet selbst aus

Die Auswertung der gesammelten Daten obliegt den Reedereien. „Es gibt niemanden, der ein monatliches Bulletin verfasst“, erklärt Schwede. Jedes Mitglied kann sich die Angaben als Excel-Datei herunterladen und nach eigenem Ermessen verarbeiten. Will eine Reederei beispielsweise wissen, wie viele Brände es gegeben hat und welche Container oder Ladungsarten davon betroffen waren, kann sie dies ebenso abfragen und als Diagramm darstellen wie die betroffenen Verladehäfen und Herkunftsländer. „Unser Ziel ist, ein Lagebild zu entwickeln, das zeigt, mit welchen Themen wir uns aktiv auseinandersetzen müssen“, formuliert der Hamburger Gefahrgutfachmann das zentrale Anliegen von Cinsnet.

Erste Erkenntnisse über Zahl und Art der Vorfälle kann er auch schon nennen: „Die meisten Vorfälle sind Vorkommnisse bei Leckagen von Versandstücken oder Tankcontainern. Aber es gibt auch eine hohe Zahl von Meldungen, die sich auf nicht deklarierte Gefahrgüter beziehen.“ Ein Ergebnis, das nicht nur Reinhard Schwede betroffen macht. Denn außer einem tatsächlichen Versehen oder schlichter Unkenntnis dürfte oft absichtliche Täuschung der Grund für undeklarierte Sendungen sein. Schließlich ist der reguläre Versand gefährlicher Güter aufwändig und kostet viel Zeit und vor allem Geld, das sich manche Unternehmen offenbar gerne sparen möchten.

Deshalb fordert der Experte, die gesamte Transportkette stärker in Augenschein zu

nehmen. „Ich bin dafür, dass auch der Empfänger in die Pflicht genommen wird“, sagt Schwede. Schließlich profitiere dieser davon, wenn ein gefährliches Gut unerkannt ans Ziel gelange. Sinnvoll sei etwa eine Meldepflicht für Firmen, die solche Sendungen empfangen. „Wir müssen uns viel stärker mit den nicht deklarierten Gefahrgütern auseinandersetzen“, lautet sein Fazit. Und: „Da baue ich auf die Mithilfe der Kontrollorgane.“

Allerdings sollen die Behörden keinen freien Zugriff auf die Cinsnet-Daten erhalten. Denn sie könnten sich, so die Befürchtung, bei manchen Vorfällen genötigt sehen, von Amts wegen zu ermitteln. Was unmittelbar zur Folge hätte, dass die Mitglieder keine Angaben mehr zu kritischen Ereignissen in das freiwillige Netzwerk einstellen würden. Trotzdem, so Schwede, hätten Behördenvertreter die Initiative sehr gelobt. Schließlich bekämen die gesetzgebenden Körperschaften selten Einblick in die Probleme der Praxis, und die Erkenntnisse aus den Auswertungen, soweit die Reedereien sie zur Verfügung stellten, gäben wichtige Hinweise für die Entwicklung der Vorschriften.

Aus EU-rechtlichen Gründen dürfen die Namen des Versenders und des Empfängers eines Containers nicht in Cinsnet genannt werden. Schwede bedauert dies sehr. „Damit werden letztlich diejenigen in Schutz genommen, die etwas verbockt haben“, ärgert sich der Gefahrgutfachmann und ergänzt: „Ich würde es lieber sehen, wenn die, die gegen Regeln verstoßen, auch bekannt würden.“

Wollte man sich anfangs auf Gefahrgutunfälle konzentrieren, zeigte sich

schnell, dass dieser Ansatz nicht ausreicht. „Wir haben durchaus relevante Vorfälle, die nicht den Gefahrgutbereich betreffen“, sagt Reinhard Schwede und nennt als Beispiel Flexi-Tanks aus Kunststoffolie, die in Boxcontainer eingepasst werden. Werde so ein Inlay beschädigt, liefen gleich 20 oder mehr Kubikmeter Flüssigkeit aus, mit entsprechenden Folgen für die angrenzende Ladung. Auch mangelhafte Ladungssicherung sei ein Problem, wenn etwa schlecht gesicherte Stahlcoils bei Seegang durch Containerwände wandern. Und schließlich gebe es auch Substanzen, die in Feuer aufgegangen seien, ohne Gefahrgut zu sein. Deshalb wolle man sich bei den Meldungen nicht auf gefährliche Güter beschränken.

Weitere Mitglieder sind willkommen

In Zukunft soll Cinsnet noch besser werden. Zum einen bei der Software, um Eingabe und Auswertung der Daten für die Benutzer zu vereinfachen. Und zum anderen bei der Aussagekraft der Angaben. „Wir sind sehr daran interessiert, dass unser Kreis größer wird. Denn je mehr Mitglieder es sind, desto repräsentativer ist das, was wir darstellen können“, fasst Hapag-Lloyd-Experte Schwede abschließend zusammen.

Rudolf Gebhardt

DIE CINSNET-MITGLIEDER

CMA-CGM	Mediterranean Shpg.
CSAV	MSC
Evergreen Marine	Through Transport
Hamburg Süd	Mutual Services
Hanjin Shipping	WEC Lines
Hapag-Lloyd	ZIM Integrated Shipping Services
Maersk	



Auch Vorfälle während des Vor- und Nachlaufs können in Cinsnet angegeben werden.