



Bilder vor Text

SEESCHIFFFAHRT Der für Gefahrgutfragen zuständige IMO-Unterausschuss CCC hat auf seiner Septembertagung in London wenig beschließen können.

Die internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO hatte 2013 beschlossen, ihre Unterausschüsse neu zu organisieren. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde das bisherige „DSC – Subcommittee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and

Containers“ in „CCC - Subcommittee on Carriage of Cargoes and Containers“ umbenannt. Gleichzeitig wurden dem neuen Gremium zusätzliche Aufgaben übertragen und die Tagungen um einen Sitzungstag auf vier gekürzt. Am freien Tag treffen sich je-

Kommentar

Der Antrag Deutschlands, den GB für den Seeverkehr einzuführen, war nachvollziehbar und sinnvoll. Den Antrag mit falsch bzw. undeklarierten Gefahrgütern zu begründen, war jedoch nicht zielführend. Diesbezüglich die Schulung zu verbessern, wird kaum etwas bewirken. Das Problem mit der weltweit mangelhaften Klassifizierung liegt in ungenügenden Anforderungen an Klassifizierer in allen Regelwerken. Beim Gefahrguttransport hängt bekanntlich alles von der korrekten Klassifizierung ab. Weshalb gibt es dafür aber so schwammige Vorschriften? Nach Paragraph 1.8.3.12.4 RID-ADR-ADN sind entsprechende Kenntnisse des Gefahrgutbeauftragten gefordert. Aber kein einziger GB ist nach Absolvierung seiner Ausbildung in der Lage beispielsweise eine Mischung zu klassifizieren, im besten Fall kann er die Plausibilität der Angaben überprüfen. Statt sich um relativ belanglose Details wie Begrifflichkeiten zu kümmern, sollte man sich der wirklichen Probleme annehmen.

Die Weitergabe des belgischen Antrags zur Angabe der Marine Pollutants an die E&T-Group war leider symptomatisch für CCC. Statt den weitreichenden und ungenügend begründeten Antrag eingehend zu diskutieren, wie es andere Gremien zu pflegen tun, wird der Ball einfach weitergegeben. Es ist zu hoffen, dass wenigstens die E&T-Group ausreichend Zeit hat den Vorschlag angemessen und kritisch zu prüfen.

Erwin Sigrist

Ein Dauerbrenner bei den Gefahrgutgremien, so auch auf der Septembertagung des CCC: umweltgefährdende Stoffe.

weils Arbeitsgruppen zu informellen Gesprächen. Für den Bereich Gefahrgutvorschriften bleibt dadurch nicht annähernd genug Zeit. Dies führt dazu, dass Gefahrgutanträge nur sehr oberflächlich diskutiert und dann fast ausnahmslos an die „Editorial & Technical Group“ (E&T-Group) weitergereicht werden.

Im September 2014 fand die erste Tagung statt. Der bisherige Vorsitzende des DSC, Herr Xie Hui, stellvertretender Direktor der Sektion „International Affairs“ der Maritime Safety Administration der Volksrepublik China, wurde als Vorsitzender des CCC gewählt. Nachstehend werden die Anliegen betreffend IMDG-Code behandelt. In diesem Zusammenhang von „Beschlüssen“ zu sprechen wäre jedoch unzutreffend.

Man befasste sich wieder mit den Begriffen „Marine Pollutant“ und „Marine Pollutant/Environmentally Hazardous“. Aber statt eine Lösung zu suchen, wurde der Ball weiter an die „Gemeinsame Tagung RID-ADR-ADN“ gereicht. Delegationen und Organisationen sollen dort ihre Vorschläge einreichen.

Einige Delegierte betonen immer wieder, dass „Marine Pollutant“ und „Environmentally Hazardous Substances“ nicht dasselbe seien und man dies nicht in einen Topf werfen darf. Streng genommen ist der Einwand korrekt, andererseits sollte man doch annehmen können, dass ein einheitlicher Begriff festgelegt werden kann und dann die Einsatzkräfte beim Straßen- und Schienentransport beziehungsweise beim Seetransport wissen, was dieser in ei-

nem Ereignisfall bedeutet.

Bei der vorigen Tagung des DSC hatte Deutschland einen Antrag eingereicht, man möge doch den Gefahrgutbeauftragten für den Seetransport einführen. Dies wurde damit begründet, dass mit dieser Funktion dem Problem von falsch und undeklarierten Gefahrgütern begegnet werden kann.

Dieser Antrag wurde vergangenes Jahr von den Vertretern aus Europa unterstützt, von den übrigen aber mehrheitlich abgelehnt. In der Zwischenzeit wurde das Thema von der E&T-Group diskutiert. Diese schlug vor, die Schulungsbestimmungen zu ergänzen, um so die Einhaltung der Klassifizierungsvorschriften nachhaltig zu verbessern.

Belgien schlug in einem Antrag vor, circa 300 Einträgen in der „Dangerous Goods List“ eine neue Sondervorschrift zuzuordnen, welche die Angabe des „Marine Pollutants“ in der Shippers Declaration in Klammern verlangt. Auch dieser Antrag wurde, trotz begründeter Opposition der Industrie, nach sehr kurzer Diskussion an die E&T-Group weitergegeben.

Einen guten Vorschlag unterbreitete die Republik Korea: man solle doch im IMDG-Code illustrieren, wie Container bezettelt werden sollen. Diese bildliche Darstellung soll den Versendern helfen, die Vorschriften korrekt anzuwenden. Südkorea wurde gebeten, diese Idee dem UNO-Unterausschuss zu unterbreiten. In der Zwischenzeit wurde dieser gebeten, das Thema im „Programm of Work“ für das Biennium 2015-2016 aufzunehmen.

*Erwin Sigrist
scienceindustries – Wirtschaftsverband Chemie Pharma
Biotech, Schweiz –
Vertreter der Schweiz bei „CCC“*