

Sonderregeln allerorten

MITTELMEERFÄHREN Viele Fährgesellschaften im Mittelmeerraum stellen für den Transport gefährlicher Güter höhere Anforderungen als der IMDG-Code.

Fährunglücke im Mittelmeer sind zum Glück äußerst selten. Die wohl bekannteste Katastrophe der letzten Jahre ist der Untergang der griechischen Fähre Express Samina vor der Kykladeninsel Paros im September 2000, der 82 Passagiere das Leben kostete. Weil Offiziere und Mannschaft ein Champions-League-Spiel von Panathinaikos Athen im Fernsehen verfolgen wollten und die Brücke unbesetzt ließen, lief das Schiff auf einen Felsen auf. Fährausfälle infolge von Sturmwettern passieren hingegen immer wieder. Wenn die Wellen zu hoch schlagen, kann manches Schiff nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung auslaufen. So mussten Ende Januar Fährschiffe im Hafen Genua über 36 Stunden warten, bis eine sichere Überfahrt nach Tunis möglich war.

Mehr als der IMDG-Code verlangt

Wohl auch aus diesem Grund stellen viele Fährgesellschaften im Mittelmeerraum an die Verladung von Gefahrgut weit höhere Anforderungen, als der International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code und andere Regelwerke für Seeverkehre vorsehen. Mancher Betreiber von RoPax-Schiffen (Fähren für Fahrzeuge und Passagiere) weigert sich sogar grundsätzlich, irgendeine Gefahrgutklasse an Bord zu nehmen. Klare Kriterien, was erlaubt ist und was nicht, nennt kaum eine Liniengesellschaft – egal ob ihre Schiffe die notwendigen Zulassungen besitzen oder nicht. Als nahezu

einzigem gemeinsamer Nenner entpuppen sich die Vorlaufzeiten: Spätestens 24 Stunden vor der geplanten Abfahrt müssen alle Papiere vorliegen, heißt es unisono.

Ansonsten setzen viele Anbieter eigene Schwerpunkte. Der Transport von Gefahrgütern ist lediglich auf einzelnen Routen wie Genua-Tunis möglich, wenn die Behörden den eingereichten Dokumenten folgen, teilt die Grimaldi-Tochter GNV auf Anfrage mit. Das Schwester-Unternehmen Grimaldi Lines, das zahlreiche Häfen in Süditalien mit Spanien, Tunesien und Marokko verbindet, nimmt grundsätzlich keine Gefahrguttransporte auf.

Auch langjährige Marktkenner haben Mühe, einen roten Faden in den Strate-

Mancher RoPax-Anbieter weigert sich grundsätzlich, Gefahrgut zu übernehmen.

gien der Reedereien zu entdecken. „Je mehr ein Unternehmen mit Passagierverkehr umsetzt, desto geringer ist offenbar seine Bereitschaft, Gefahrgutverkehre aufzunehmen“, versucht Joachim Muhs, Geschäftsführer der Münchner Schifffahrtsagentur Transcamion, eine Erklärung. Vor allem bei den Klassen Eins und Drei zeigen sich viele Fährgesellschaften auch dann reserviert, wenn es sich um relativ problemlose Stoffe handelt, welche

außerhalb der Verpackung kaum Zerstörungen anrichten können.

Die Reedereien folgen hier offenbar den Vorgaben der Häfen. Vor allem italienische Standorte fallen mit Sonderregelungen auf. So ist Klasse Eins meist verboten oder darf nur ohne Zwischenlagerung umgeschlagen werden. Auch RoRo-Fähren können von solchen Einschränkungen betroffen sein. „Hier spielen offenkundig ebenfalls Standortkriterien wie die Nähe zu Passagierterminals eine Rolle“, vermutet Muhs.

Die geographische Lage scheint ebenfalls wichtig zu sein – Gefahrgut soll auf dem kürzesten Weg zum Ziel kommen. So können entsprechende Ladungen nach Sardinien nur über den toskanischen Hafen Piombino umgeschlagen werden, der gerade mal 250 Kilometer vom sardischen Hafen Olbia entfernt liegt. Und wo sich zwei Fährhäfen in unmittelbarer Nachbarschaft befinden, ist der stadtnahe Standort in der Regel für Gefahrgut gesperrt. So dürfen Produkte nach Tunesien nur über den südöstlich von Tunis gelegenen Hafen Rades importiert werden. Der Terminal im zweiten Hafen La Goulette, der weiterhin die meisten Passagierfähren aufnimmt, steht seit Jahren nicht mehr zu Verfügung.

Einige bevorzugen den Landweg

Angesichts dieser Ausgangslage will manche Spedition Fährn nur dann buchen, wenn kein alternativer Landweg zur Verfügung steht. Bei Griechenland-Verkehren ist das definitiv nicht der Fall. Viele Dienstleister werden dem Vernehmen nach von ihren Verladern unmittelbar aufgefordert, die längeren Verkehrswege über den Balkan zu nehmen. Für Überfahrten nach Tunis und anderen nordafrikanischen Destinationen gilt Marseille als attraktive Alternative zu Genua, Livorno und anderen italienischen Abfahrtschiffen. Im Europort der zweitgrößten französischen Stadt gibt es keine besonderen Restriktionen für Gefahrgüter aller Klassen. Allerdings sind Fährn nach Tunis dank

Superfast Ferries verbindet Italien mit den griechischen Häfen.





Bei Fährtransporten innerhalb des italienischen Staatsgebiets – im Bild die Straße von Messina – reichen die ADR-Papiere aus.

höherer Hafengebühren und längerer Überfahrten fast 30 Prozent teurer. Bleibt der Ausweg, Gefahrgutsendungen bei Hafenbehörden und Fährgesellschaften gar nicht erst anzumelden, was bei kleineren Stückgutvolumina in der Regel nicht schwer fällt. Branchenkenner warnen vor dieser Praxis. „Die Kontrollen auf Mittelmeergefahren haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen“, berichtet Kai Laudan, Gefahrgutbeauftragter der Spedition Emons in Köln. „Die Überprüfungen sind mittlerweile ähnlich regelmäßig und intensiv wie in der Nord- und Ostsee.“ Über die Gründe mag das rheinländische Unternehmen, das regelmäßig Güter der Klassen Drei und Acht nach Griechenland und in die Türkei umschlägt, nur spekulieren. „Möglicherweise macht die EU Druck“, mutmaßt Laudan. Ebenso gut können die Fährgesellschaften zusätzliche Umsatzquellen suchen: Für Gefahrguttransporte werden Tarifaufschläge bis zu 100 Prozent berechnet.

Ösen gemäß IMO-Resolution

Wer in italienischen Häfen Gefahrgut auf Fähren verschifft, muss auch nachweisen, dass sein LKW den Anforderungen der Resolution A 581 der International Maritime Organisation (IMO) entspricht. In dieser wird für Lastwagen zwischen 3,5 und 40 Tonnen beschrieben, welche Eigenschaften Ösen in der Karosserie und anderen Fahrzeugteilen für die Vertauung auf dem Fährdeck aufweisen müssen.

„Was ursprünglich für Tank- und Silofahrzeuge entwickelt worden ist, wird längst auch für LKW mit Stückguttransporten verlangt“, sagt Rolf Dieter Kaiser, Inhaber der Gefahrgut-Beratung Konsulenza im italienischen Albissola. Weil in Deutschland Fahrzeuge allenfalls nach den ADR-Vorschriften angefertigt werden, müssen solche Ösen in der Regel nachträglich eingefügt und vom TÜV bestätigt werden. Kleiner Trost: Für Fährfahrten innerhalb des italienischen Territoriums gelten solche Regelungen offenbar nicht. ADR-Papiere genügen, wenn diese dem Kapitän vorgelegt werden.

Die Kontrollen auf Fähren im Mittelmeer haben deutlich zugenommen.

Von dieser Vorschrift, welche das italienische Verkehrsministerium bereits 2005 erlassen hat, profitieren vor allem Fährverkehre über die Straße von Messina nach Sizilien. Gefahrgüter werden hier ohne Verzögerungen umgeschlagen, heißt es bei der Spedition Hansetrans, die regelmäßig Gastransporte aufgibt. An anderen Standorten machen fehlende oder ungenügende Vorschriften von Hafenbehörden und Fährgesellschaften zu schaffen. Zu den wenigen Ausnahmen zählt Superfast Ferries von der griechischen Attika Group, welche zwischen An-

cona und Bari in Italien sowie Igoumenitisa, Korfu und Patras in Griechenland verkehrt. Vorausgesetzt Verloader oder Spedition reichen spätestens 24 Stunden vor der Überfahrt die notwendigen Papiere inklusive der UN-Nummer des Gefahrguts ein, kann eine Überfahrt auf Basis von Staukategorie A angeboten werden, heißt es in den Beförderungsbestimmungen. In diesem Fall dürfen alle Ladungen außer Klasse Eins auf oder unter Deck verschifft werden.

Mitnahme unter Vorbehalt

Weil das Unternehmen ausschließlich RoPax-Fähren einsetzt, ist dies angesichts der Zusammenladeverbote und anderen Einschränkungen keine Garantie für eine Mitnahme. Ausdrücklich behält sich Superfast Ferries eine Ablehnung vor, wenn der Fahrer nicht „notwendige Vorkehrungen“ getroffen hat oder der LKW eine „Gefahr für Schiff oder Allgemeinheit“ darstellt. Angesichts solcher Allgemeinplätze wundert es nicht, dass Agenturen und Speditionen mit den Konkurrenten Minoan Lines und Ventouris bessere Erfahrungen gesammelt haben. Beide Liniengesellschaften, die ebenfalls RoPax-Fähren einsetzen, verbreiten keine besonderen Bestimmungen für Gefahrgutbeförderungen beziehungsweise verweisen lediglich auf die IMDG-Vorschriften.

Stefan Bottler

Fachjournalist, Schwerpunkt Logistik