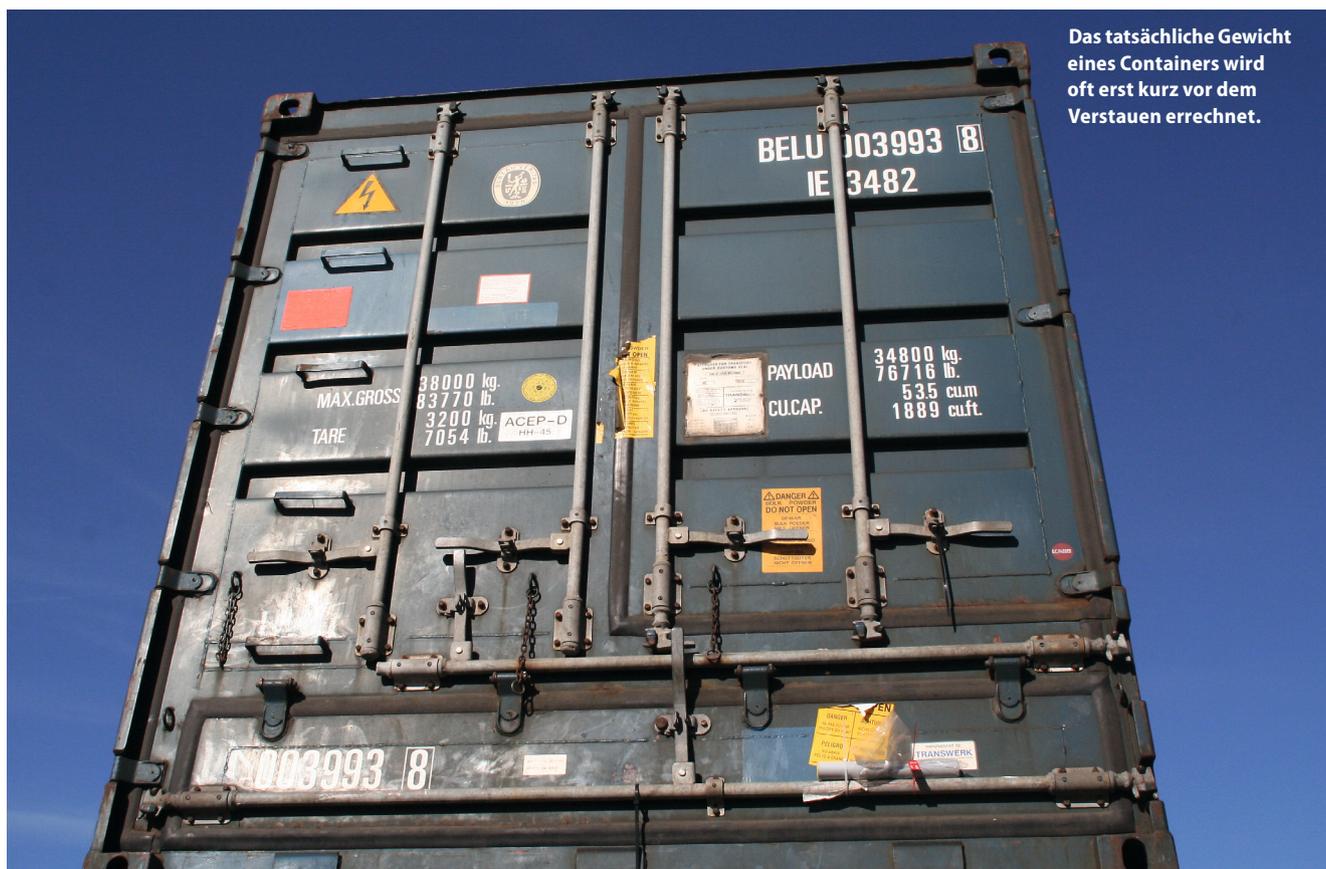


# Gewicht nicht auf die leichte Schulter nehmen

**IMDG-CODE** Die Überladung von Containern war neben anderen Gefahrgutfragen ein zentrales Thema der 17. Tagung des IMO-Unterausschusses DSC.



Das tatsächliche Gewicht eines Containers wird oft erst kurz vor dem Verstauen errechnet.

## DSC

Alle zwei Jahre werden die maritimen Gefahrgutvorschriften (IMDG-Code) durch die Bearbeitungen im Gremium DSC (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers) der internationalen maritimen Organisation (IMO) geändert. Änderungsanträge der Mitglieder werden jährlich im DSC besprochen (siehe auch Gefahrgut 12/2011, S. 12).

Wird einem Antrag zugestimmt, legt die Editorial & Technical Group (E & T-Group) die Details fest. Diesen muss nochmals sowohl von den DSC-Mitgliedern als auch vom MSC (Maritime Safety Committee) formal zugestimmt werden.

Die 17. Tagung des Sub-Committees DSC der International Maritime Organization IMO in London Mitte September 2012 stand unter einem besonderen Stern. Nachdem das DSC mehrere Jahre von Olga Lefèvre-Pestel aus Frankreich geleitet wurde, musste nach ihrem Rücktritt zu Beginn der Tagung ein Nachfolger gewählt werden. Neuwahlen werden von der IMO sorgfältig orchestriert und Vorsitzende unter anderem auch nach regionalen Aspekten ausgewählt. Eine Delegation wird dann jeweils diskret gebeten, den Kandidaten vorzuschlagen. Die Wahl fiel auf Xie Hui aus China. Er ist Deputy Director (Inter-

national Affairs) der „Maritime Safety Administration“. Als Stellvertreter wurde der dem DSC bestens bekannte Patrick Van Lancker vom „Maritime Inspectorate“ in Antwerpen, Belgien, gewählt. Offenbar aus finanziellen Gründen wurde die Tagung um einen Sitzungstag gekürzt.

### Problem falsche Gewichtsangaben

Ein Thema führte bereits vor der Tagung bei diversen Industrieverbänden zu großen Aktivitäten und Diskussionen. Dänemark, die Niederlande und USA sowie fünf internationale Verbände hatten für diese Konferenz ein gemeinsames Doku-

ment vorgelegt. Darin wurde festgehalten, dass falsche Gewichtsangaben bei 20- und 40-Fuß-Containern ein großes sicherheitsrelevantes Problem darstellen. In einem informellen Begleitpapier wurde mit teilweise dramatischen Bildern die Problemstellung untermauert.

Die Autoren des Dokuments sprachen von Falschangaben bei 10 Prozent aller Container. Allerdings existiert keine Statistik über Container mit unkorrekten Gewichten. Als Lösung schlugen sie eine Änderung der SOLAS-Konvention, Kapitel VI vor: Danach sollten nur noch Container auf Schiffe verladen werden, die von einer zertifizierten Stelle gewogen und deren Gewicht bestätigt wurde.

Einen etwas pragmatischeren Gegenvorschlag unterbreitete Deutschland: die einzelnen Packstücke zu wiegen und die Gewichte zu addieren. Eine Auseinandersetzung darüber, ob das Problem wirklich so groß sei, gab es nicht. Hinweise der Industrie, dass Waren sehr oft nach Gewicht verkauft würden und sie somit ein Interesse an korrekten Gewichtsangaben habe, wurden lediglich zur Kenntnis genommen.

Auch wurde darauf hingewiesen, dass der ganze Verschiffungsprozess sehr schwierig und komplex sei: Ein Container wird bei der Reederei mit einem indikativen Gewicht zur Verschiffung angemeldet. Das definitive Gewicht wird von den Versendern oft erst kurz vor dem Verstauen errechnet. Die Staupläne für die Schiffe würden indes, so wurde vermutet, sehr oft auf Basis der geschätzten Gewichte zum Zeitpunkt der Buchung erstellt. Dass Gewichte absichtlich auf den Versenderdokumenten falsch angegeben werden, dürften seltene Ausnahmen sein.

### Diskussionspunkt Containerwiegen

23 Staatenvertreter sowie 12 Organisationen nahmen anschließend an einer zweitägigen Diskussion zu einer Lösung teil. Der World Shipping Council (WSC) drängte darauf, dass jeder Container gewogen werden müsse, denn dies sei die einzige sichere Lösung, um das korrekte Gewicht eines Containers festzustellen. Die Umsetzung in die Praxis ist nicht so einfach umsetzbar: Kleine Unternehmen, die nur gelegentlich FCL-Ladungen (Full Container Loads) versenden, haben auf ihren Betriebsgeländen keine Containerwaagen. Container sollten, so mehrere Teilnehmer der Arbeitsgruppe, mit kalibrierten und zertifizierten Waagen gewogen werden. Für das Verwiegen der Packstücke war die Rede von behördlich zugelassenen, zertifizierten Methoden.

brierten und zertifizierten Waagen gewogen werden. Für das Verwiegen der Packstücke war die Rede von behördlich zugelassenen, zertifizierten Methoden.

### Zahlreiche offene Fragen

Die Arbeitsgruppe hätte während der zwei Tage „DRAFT-Guidelines“ erstellen sollen. Da die Meinungen kontrovers und die Thematik komplex waren, reichte die zur Verfügung stehende Zeit nicht aus. Deshalb wurde eine „Correspondence-Workinggroup“ mit der Aufgabe betraut. Sie steht unter Leitung eines Vertreters der US Coast Guard. Man darf auf die Resultate sehr gespannt sein.

Daneben gab es noch einige Gefahrgutthemen, die im Plenum vorgestellt wurden. Das International Paint & Printing Ink Council (IPPIC) legte einen Vorschlag vor, um dem Problem mit dem Hinweis auf die umweltgefährdenden Stoffe in den Begleitdokumenten Herr zu werden. Für eine Änderung des Begriffs „Marine Pollutant“ müsste die Marpol-Convention geändert werden. Für das kommende Biennium gilt für den multimodalen Verkehr die Lösung mit der kombinierten Angabe „MARINE POLLUTANT/ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS“.

IPPIC machte nun den Vorschlag, diesen langen Begriff durch „MP/EH“ zu ersetzen. Gegen diese Abkürzung gab es indes Vorbehalte. Selbst in der Industrie war man davon nicht überall begeistert. Zur allgemeinen Überraschung hielten die Teilnehmer fest, dass ein für alle Verkehrsträger einheitlicher Begriff zweckdienlich wäre. Die E&T-Group wurde daher der Auftrag erteilt, einen Vorschlag zu erarbeiten und das Ergebnis bei DSC 18 vorzustellen.

## Containertransporte

Für den sicheren Containertransport auf See haben der World Shipping Council (WSC) und die International Chamber of Shipping (ICS) die Leitlinie „Safe Transport of Containers by Sea: Guidelines on Best Practices“ auf Englisch veröffentlicht. Der Leitfaden umfasst „Best practices“ innerhalb der Transportkette, die einen Einfluss auf die Sicherheit beim Containertransport auf See haben. Download im Internet unter [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org) > Industry Issues > Safety > Cargo Weight

Südkorea schlug vor, im IMDG-Code Illustrationen aufzunehmen, wie Gefahrgutetiketten auf Verpackungen und IBC anzubringen seien. Bei der nächsten E&T-Sitzung werden somit Grafiker benötigt...

### Risiko undeklariertes Gefahrgut

„Non-declared-“ und „Misdeclared Dangerous Goods“, falsch und nicht-deklarierte Gefahrgüter, sind ein Problem, mit welchem sich Reedereien sehr beschäftigen, sind solche doch ein latentes Risiko (siehe auch den Beitrag über die Reedereiinitiative „Cinsnet“ in Ausgabe 04/2012). Man schlug vor, dass, wenn solche Fälle entdeckt werden, sie der zuständigen Behörde gemeldet werden müssen. Auch diese Frage soll die E&T-Group erörtern. Deren nächste Tagung wird im Frühling 2013 in London stattfinden. Das Treffen verspricht sehr interessant zu werden.

### Erwin Sigrist

Leiter „Transport gefährlicher Güter“ beim Schweizer Wirtschaftsverband scienceindustries und Leiter der Schweizer Delegation bei DSC.



Mit bildlichen Darstellungen lassen sich Anweisungen wie hier in anschaulicher Form vermitteln. Deshalb schlugen die Vertreter Südkoreas nun vor, Illustrationen im IMDG-Code aufzunehmen, wie Gefahrgutetiketten richtig anzubringen sind.