

Maritime Abweichler

SEETRANSPORT – Viele Häfen weltweit haben ihre eigenen, vom IMDG-Code abweichenden Sondervorschriften. Um Probleme zu vermeiden, sollten die Reedereien gefragt werden, welche Sonderwünsche bestehen. VON VOLKER UTZENRATH

Wer verpacktes Gefahrgut auf dem Seewege versenden möchte, nimmt sich die GGVSee und den IMDG-Code zur Hand, verpackt und dokumentiert dementsprechend und dann kann es auf Reisen gehen. Bei Destinationen in den USA kommt noch der CFR 49 dazu, bei Sendungen in die Ostseeanrainerstaaten kommt ggf. das Ostseememorandum dazu, aber das soll es dann auch gewesen sein.

Doch manchmal beginnen schon während der Buchung bei der Reederei die Probleme, weil dort Angaben erwünscht sind, die nach den einschlägigen Vorschriften nicht gefordert sind. Manchmal kommen besondere Trenn- und Kennzeichnungsvorschriften hinzu, die man ebenfalls vergeblich in den Vorschriften sucht. Es stellt sich dann die Frage, warum Reedereien unterschiedliche Angaben fordern.



Volker Utzenrath ist Marine Consultant und Geschäftsführer der exag GmbH, Lübeck.
www.exag.net

Vorauselender Gehorsam

Gründe dafür gibt es verschiedene. Einer ist, dass es weltweit abweichend oder ergänzend zum IMDG-Code nationale Vorschriften in den Empfänger- und

Transitländern gibt, die den Reedereien in der Regel bekannt sind. Zur Vermeidung von Problemen beim Transport wird dann lieber gleich alles entsprechend der unterschiedlichen Vorschriften schon bei der Verladung gefordert.

So wird zum Beispiel in Port Kelang (Malaysia) beim Import von gefährlichen **Gütern in begrenzten Mengen** immer mal wieder gefordert, dass zusätzlich zur Kennzeichnung für begrenzte Mengen die jeweiligen Placards der Klassen ebenfalls angebracht sind. Das führt im Absenderhafen zu Problemen, weil es dort nicht gefordert oder – im schlimmsten Fall – nicht geduldet wird. Nachkennzeichnen an Bord fällt in der Regel aus, weil die wenigsten Einheiten frei zugänglich sind. Somit bleibt nur die Kennzeichnung beim Löschen. Dann sind zusätzliche Placards fällig, welche die Reederei verständlicherweise an den Absender weiterbelasten möchte, der sich – ebenso verständlich – dagegen wehrt.

Manchmal gibt es auch die Bitte der Reeder, die **Netto- und Bruttomasse** der gefährlichen

oder Nettomasse wünscht. Aber dass *beides* angegeben werden soll, kann man dem IMDG-Code nicht entlocken, auch nicht bei noch so großzügiger Auslegung. In australischen Häfen wird aber beides verlangt, und wenn der Ladeoffizier nach dem Einlaufen den Behörden die Ladeliste nur mit der Bruttomasse präsentiert, wird es problematisch. Fordern die Reeder beim Kunden aber beide Angaben, ernten sie oft nur Unverständnis.

Schwierig ist es, dabei den Überblick zu behalten, was wo gilt. Viele Häfen bzw. die entsprechenden *Port Authorities* haben Internetseiten, auf denen man alles nachlesen kann, z.B. Singapore unter www.mpa.gov.sg. Dort kann man sogar nachlesen, an welchen Liegeplätzen in den Häfen von Singapore welche gefährlichen Güter, selbst im Transit, nicht an Bord sein dürfen. Bei anderen Häfen hat man manchmal den Eindruck, dass der Port Captain sich – selbstverständlich nur aus Sicherheitsgründen – eine Regelung ausdenkt, und die muss dann umgesetzt werden. Hier sind z.B. südamerikanische Häfen berüchtigt, wobei es dort auch passieren kann, dass die Vorschriften im gleichen Staat und im gleichen Regierungsbezirk von einander abweichen.

Richtig problematisch wird es in Ländern, bei denen man den Eindruck hat, dass die Behörden die Regeln noch während der Kontrolle an Bord festlegen, die dann auch gerne eine Halbwertzeit von wenigen Stunden haben (die Regeln, nicht die Behörden!). Dort ist es möglich, dass eine Ware problemlos durch alle Kontrollen/Behörden läuft, während die gleiche Ware in einem anderen Container angehalten wird, weil der kontrollierende Beamte die Vorschriften anders auslegt. Ein Hinweis auf den ersten Container kann dann auch unangebracht sein und hat ggf. Einfluss auf die zu zahlende Strafe, die dann in der Regel nicht geringer ausfällt.

Eine Auflistung der (bekanntesten) Abweichungen im IMDG-

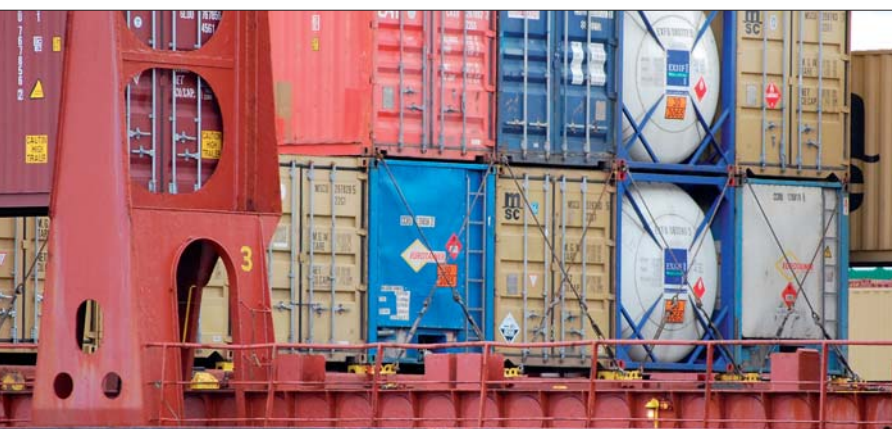


Foto: Klein

Güter anzugeben. Bei Klasse 2-9 steht im IMDG-Code, dass die „Gesamtmenge des beförderten Gefahrgutes“ angegeben werden soll, ohne näher darauf einzugehen, ob sich der Autor die Netto-

Code entfällt, weil dieser „nur“ alle 2 Jahre geändert wird, und damit vermutlich beim Erscheinen schon nicht mehr aktuell wäre. Eine Internetseite wäre da schon eher denkbar, würde aber viel Pflege benötigen, um sie aktuell zu halten. Und sie würde vermutlich nur funktionieren, wenn alle am Transport Beteiligten mitmachen, und nicht nur die Reeder.

Warum in die Ferne schweifen...

Aber man muss gar nicht so weit in die Welt schauen, um Sondervorschriften zu finden, da reicht der Blick auf die föderalen bundesdeutschen Regeln. Wir haben neben der GGVSee, die z.B. Vorschriften über den Import von Feuerwerkskörpern enthält (mit speziellen Angaben), noch Hafensicherheitsverordnungen der Länder und Hafenbenutzungsverordnungen der einzelnen Häfen. Dort kann man immer wieder Besonderheiten finden, insbesondere zu Anmeldeprozeduren und -fristen oder Beschränkungen bei Klasse 1 und 7. Und auch da gibt es Vorschriften, die nicht einer gewissen Komik entbehren. Wenn z.B. im RoRo-Verkehr eine Anmeldefrist von 48 Stunden genannt wird, die Schiffe jedoch nur 6-8 Stunden (in einem Fall sogar 45 Minuten!) im Liniendienst zwischen zwei Häfen unterwegs sind, stellt sich der Anwender schon die Frage, wie das gehen soll. Wobei Abweichungen von den Hafenbehörden zugelassen werden können, was zum Glück auch passiert. Es drängt sich sogleich die Frage auf, warum solche antiquierten Vorschriften nicht geändert werden, aber das ist ein anderes Thema.

Um es möglichst vielen gerecht zu machen, werden manchmal Angaben gefordert, die auf den ersten Blick unsinnig scheinen. Wobei es auch unsinnige Fälle gibt. Wenn z.B. bei der Buchung die UN-Codierung der Innenverpackung bei begrenzten Mengen gefordert wird, liegt vermutlich ein erheblicher Schulungsmangel vor, was nach der

Änderung im Kapitel 1.3 IMDG-Code nicht mehr passieren dürfte. Und wenn auf Nachfrage nach dem Sinn der besagten Angabe die Antwort kommt, dass es ein „Pflichtfeld in der Buchungsmaske“ sei, ist das zumindest die Bestätigung, dass man im Punkt Schulungsmangel auf der richtigen Fährte ist.

Hinzu kommt, dass der IMDG-Code, wie andere Gefahrgutvorschriften auch, im Bereich Dokumentation nur bestimmte Angaben fordert, die *Gestaltung* des Beförderungsdokumentes ist ebenso frei wie die Wahl der Sprache. Da ist der Gestaltungsspielraum weitestgehend unbegrenzt, und so manch eine Reederei fordert spezielle Buchungformulare, die dann z.B. rot/weiß gerändert sein müssen, oder – wie in den Gefahrgut-Foren zu lesen ist – mit rosa Schleifchen versehen werden müssten, damit sie akzeptiert werden. Letzteres ist eher unwahrscheinlich, nicht zuletzt weil es beim Faxen Probleme bereitet, aber die Forderung z.B. nach elektronisch übermittelten Buchungen gibt es immer wieder. Hintergrund ist dabei meistens, dass viele Dokumente, die den Reedern zur Buchung vorgelegt werden, mehrfach kopiert und gefaxt und damit am Ende weitestgehend unlesbar sind.

Wer nicht fragt, bleibt dumm

Wie kommt man nun raus aus der Misere? Eine Variante ist, alle verfügbaren Angaben, egal ob nach IMDG-Code/GGVSee gefordert oder nicht, gleich beim Absender zu erfragen und an die Reeder zu melden. Das erfordert mehr Aufwand, als im IMDG-Code vorgesehen, und ist daher in der Regel nicht gerne gesehen.

Die andere Variante ist, rechtzeitig beim Reeder nachzufragen, welche Angaben benötigt werden, damit nicht im letzten Moment vor der geplanten Verladung große Hektik ausbricht. Und manch ein Reeder täte auch gut daran, die geforderten Angaben immer mal wieder hinsichtlich des Nutzens für den Transport zu überprüfen, und dann die Vorgaben anzupassen.

Letztlich sind aber die meisten Anforderungen der Reedereien nicht die Brut langer Nächte, in denen hartnäckig überlegt wird, wie man am Besten die Kunden ärgern kann, sondern Reaktionen auf Unfälle/Zwischenfälle oder Probleme, die es im Seeverkehr leider immer wieder gibt. Und gerade dann können zusätzliche Angaben es unter Umständen der Crew an Bord einfacher machen, richtig zu reagieren. Denn zu viele Informationen haben bei einem Gefahrgutunfall noch nie geschadet. ■

INNOVATIONEN IN LADUNGSSICHERUNGSTECHNIK

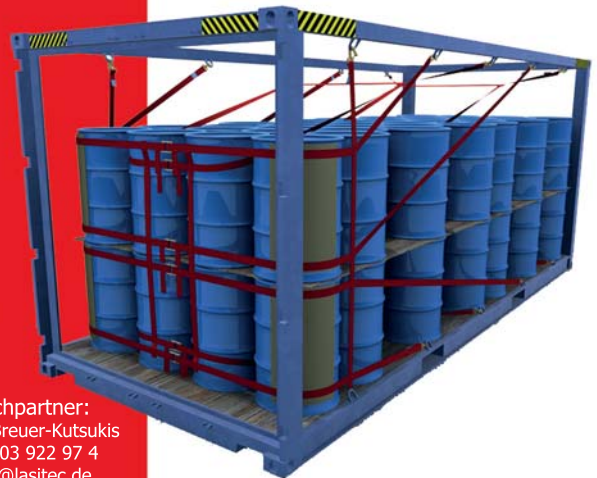
EUROCERT

RAINER GMBH

Neues Schulungsprogramm:

**Ladungssicherungstechnik
im Übersee-Container
für Anspruchsvolle**

Sichern Sie sich
Ihre Teilnahme
an dieser
Tagesveranstaltung!



Ansprechpartner:
Nadine Breuer-Kutsukis
Tel.: 02203 922 97 4
n.breuer@lasitec.de

Rainer GmbH
Ladungssicherungstechnik
Graf-Zeppelin-Str. 22b
51147 Köln

Nächste Termine:

24.05.2012 und 21.06.2012

Nähere Informationen und weitere Termine erhalten Sie auf www.rainer-gmbh.de oder telefonisch