

## **Bekanntmachung des Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee (MoU)**

Die Staaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden haben am 20. Juni 2002 ein Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee beschlossen. Nachfolgend gebe ich den Text dieses MoU bekannt.

Das MoU kann ab 1. Januar 2003 angewendet werden und ersetzt das Memorandum of Understanding in der Fassung Würzburg 24. bis 26. August 1999.

Gemäß § 22 Nr. 1 der Gefahrgutverordnung See vom 4. März 1998 (BGBl. I S. 419), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 31. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2878), gebe ich nachfolgend das Memorandum of Understanding (MOU) für die Beförderung gefährlicher Güter auf Ro/Ro-Schiffen in der Fassung Riga 2002, wie es von Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden am 20. Juni 2002 beschlossen worden ist, bekannt.

Der Wortlaut der Englischen Fassung kann bei Bedarf vom BMVBW, Referat A 44 angefordert werden.

Berlin, den 5. 11. 2002  
A44/26.40.70-03

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

Im Auftrag

Ulrich Schüller

## **Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee**

**beschlossen in Riga am 20. Juni 2002**

- Riga-Fassung -

Im allgemeinen werden gefährliche Güter mit Seeschiffen nach den Bestimmungen von SOLAS und den Bestimmungen des International Maritime Goods Code (IMDG

Code) befördert. Dieses Memorandum of Understanding (MoU) enthält die besonderen Vorschriften, nach denen gefährliche Güter, die unter die Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) fallen, mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee befördert werden dürfen. Grundlage für alle Beförderungen ist der IMDG Code.

## **§ 1 Geltungsbereich**

(1) Abweichend vom IMDG Code kann diese Regelung auf allen Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee einschließlich des Bottnischen und des Finnischen Meerbusens und der Gewässer im Zugang zur Ostsee, im Norden begrenzt durch eine Linie zwischen Skagen und Lysekil, angewendet werden, vorausgesetzt, es werden die nachfolgenden Anforderungen erfüllt.

(2) Ro/Ro-Schiffe, für die eine Bescheinigung gemäß § 8 ausgestellt wurde, dürfen gleichzeitig Beförderungseinheiten (Cargo Transport Units – CTUs) mit gefährlichen Gütern befördern, die entweder dem RID/ADR oder dem IMDG Code entsprechen.

(3) Gefährliche Güter, die entweder die Vorschriften des IMDG Code oder des RID oder ADR erfüllen, dürfen zusammen in dieselbe Beförderungseinheit (CTU) geladen werden (siehe § 4).

## **§ 2 Begriffsbestimmungen**

(1) Die in diesem Memorandum verwendeten Begriffe mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Begriffe beziehen sich auf den IMDG Code.

(2) Schiffseigner bedeutet Unternehmen gemäß der Begriffsbestimmung im ISM-Code.

(3) An-Deck-Stauung bedeutet die Stauung auf dem Wetterdeck.

(4) Unter-Deck-Stauung bedeutet die Stauung im offenen und/oder im geschlossenen Ro/Ro-Laderaum.

(5) Gebiet mit geringer Wellenhöhe (Low Wave Height Area – LWHA) ist ein Seegebiet, in dem gemäß dem Übereinkommen über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro/Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandsfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen Nordwesteuropas und der Ostsee verkehren (Stockholm-Übereinkommen) vom 28. Februar 1996, welches am 1. April 1997 in Kraft gesetzt wurde, die kennzeichnende Wellenhöhe von 2,3 m während mehr als 10 % des Jahres nicht überschritten wird. Verkehre in anderen Gebieten können von den betreffenden zuständigen Behörden als LWHA-Verkehre betrachtet werden, sofern die gleiche Sicherheit gewährleistet werden kann.

(6) Die zuständigen Behörden im Sinne dieser Regelung sind:

Dänemark:	Danish Maritime Authority Vermundsgade 38 c DK-2100 COPENHAGEN O Email: <a href="mailto:info@dma.dk">info@dma.dk</a>
Deutschland:	Federal Ministry of Transport, Building und Housing P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN Email: <a href="mailto:Ref-A44@BMVBW.bund.de">Ref-A44@BMVBW.bund.de</a>
Estland :	Estonian Maritime Administration Maritime Safety Division Valge 4 EST-11413 TALLINN Email: <a href="mailto:mot@vta.ee">mot@vta.ee</a>
Finnland :	Finnish Maritime Administration P.O. Box 171 FIN-00181 HELSINKI Email: <a href="mailto:Keskushallinto@fma.fi">Keskushallinto@fma.fi</a>
Lettland	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas iela LV-1048 RIGA Email: <a href="mailto:lja@lja.bkc.lv">lja@lja.bkc.lv</a>
Litauen	Maritime Safety Administration Janonio 24, LT-5800 Klaipeda Email: <a href="mailto:msa@msa.lt">msa@msa.lt</a>
Polen:	Ministry of Transport and Maritime Economy Str. Chalubinskiego 4/6 PL-00928 WARSAW Email: <a href="mailto:nawigacja@ums.gov.pl">nawigacja@ums.gov.pl</a>
Schweden:	Swedish Maritime Administration Maritime Safety Inspectorate S-601 78 NORRKÖPING Email: <a href="mailto:inspektion@sjofartsverket.se">inspektion@sjofartsverket.se</a>

### § 3

#### **Beförderung gefährlicher Güter**

(1) Gefährliche Güter, die nach den Bestimmungen des RID, ADR oder IMDG Code klassifiziert, gepackt, beschriftet, gekennzeichnet, dokumentiert und in oder auf eine

Beförderungseinheit oder Ladeeinheit zusammengepackt sind, dürfen nach den Vorschriften dieses MoU befördert werden.

(2) Die Anwendung der Verpackungsanweisung R001 des ADR oder RID ist nur bei LWHA-Verkehren erlaubt.

(3) Tanks müssen entweder Kapitel 4.2 des ADR/RID/IMDG Code in der jeweils geltenden Fassung oder Kapitel 4.3 des ADR/RID in der jeweils geltenden Fassung entsprechen. Die Beförderung von Tanks mit offenen Lüftungseinrichtungen ist auf Ro/Ro-Schiffen nicht zulässig.

#### **§ 4**

#### **Beladung und Kennzeichnung von CTU**

(1) Versandstücke (Verpackungen, Großverpackungen oder IBC) mit gefährlichen Gütern müssen in den CTU gemäß den Vorschriften des IMDG Code voneinander getrennt werden. Versandstücke, bei denen der Trenngrad 1 oder 2 nach der Tabelle 7.2.1.16 des IMDG Code erforderlich ist, dürfen bei LWHA-Verkehren in derselben CTU zusammengepackt werden.

(2) Plakatierung und Beschriftung von CTU mit gefährlichen Gütern müssen gemäß den Vorschriften des IMDG Code oder des RID/ADR erfolgen (siehe § 5). CTU mit Meeresschadstoffen müssen mit der Markierung für Meeresschadstoffe gemäß IMDG Code versehen werden.

#### **§ 5**

#### **Beförderung von CTU**

CTU mit gefährlichen Gütern dürfen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen auf Ro/Ro-Schiffen befördert werden.

(1) Für jede CTU mit gefährlichen Gütern muss ein Container-/Fahrzeugpackzertifikat (CTU-Packzertifikat) ausgestellt werden. Das Muster des CTU-Packzertifikates muss den Richtlinien der IMO/ILO/UN ECE – Richtlinien für das Packen von Beförderungseinheiten (CTU)<sup>1</sup> nach § 9 Absatz 2 entsprechen. Bei gemischten Ladungen muss bei LWHA-Verkehren in dem Packzertifikat vermerkt sein, dass das Zusammenladeverbot gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 eingehalten worden ist. In diesem Fall muss das Packzertifikat die Erklärung enthalten: „Zusammengepackt gemäß MoU“.

(2) Werden gefährliche Güter nach Kapitel 3.4 des RID oder ADR befördert, muss der Versender oder sein Vertreter dem Schiffsführer folgendes mitteilen: „Gefährliche Güter der Klasse(n) ..... in begrenzten Mengen“.

Werden gefährliche Güter gemäß 1.1.3.1, 1.1.3.2 oder 1.1.3.4 des RID/ADR befördert, muss der Versender oder sein Vertreter den Schiffsführer davon in Kenntnis setzen, dass diese Vorschriften angewendet werden.

---

<sup>1</sup> Siehe IMDG Code, 5.4.2 und Ergänzungsband, 4.4.2

(3) Die in 1.1.3.4, 1.1.3.5 und 1.1.3.6 genannten CTU müssen von dem Zeitpunkt, zu dem sie auf ein Ro/Ro-Schiff geladen werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem sie von einem Ro/Ro-Schiff geladen werden, vorn und hinten mit einer neutralen orangefarbenen Tafel gemäß Kapitel 5.3 des ADR versehen sein. Für das Anbringen dieser Tafel ist derjenige zuständig, der die CTU für die Verladung auf das Ro/Ro-Schiff bereitstellt.

## **§ 6**

### **Stauung und Trennung**

(1) Die CTU müssen gemäß den Vorschriften des IMDG Code getrennt werden, es sei denn, dass bei LWHA-Verkehren für die Trenngrade 1 und 2 nach der Tabelle 7.2.4.2 des IMDG Code eine Trennung nicht erforderlich ist.

(2) Für die Stauung von CTU mit gefährlichen Gütern gelten die folgenden Tabellen.

**Tabelle 1**  
**Stautabelle für CTU mit verpackten gefährlichen Gütern der Klasse 1**  
**Bemerkung: Die Stauung muss außerdem der Bescheinigung (SOLAS 1974, II-2/19) oder der Eignungsbescheinigung nach § 8 des MoU entsprechen.**

Klassifizierungscode gemäß IMDG Code/RID/ADR (Unterklasse, Verträglichkeitsgruppe)	Frachtschiffe und Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 12 Fahrgästen		Sonstige Fahrgastschiffe	
	An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff 1.1 B, 1.2 B	erlaubt	erlaubt *)	verboten <sup>1)</sup>	verboten
1.1 C, 1.2 C, 1.3 C, 1.1 D, 1.2 D, 1.5 D, 1.1 E, 1.2 E, 1.1. G, 1.2 G, 1.3 G, 1.6 N	erlaubt	erlaubt	verboten <sup>2)</sup>	verboten
1.1 A, 1.1 F, 1.2 F	erlaubt	erlaubt *)	verboten	verboten
1.2 H, 1.3 H	erlaubt **)	erlaubt **)	verboten	verboten
1.1 J, 1.2 J, 1.3 J	erlaubt **)	erlaubt **)	verboten	verboten
1.1 L, 1.2 L, 1.3 L	erlaubt	verboten	verboten	verboten
1.4 B	erlaubt	erlaubt *)	verboten <sup>1)</sup>	verboten <sup>1)</sup>
1.4 C, 1.4 D, 1.4 E, 1.4 G	erlaubt	erlaubt	verboten <sup>2)</sup>	verboten <sup>2)</sup>
1.4 F	erlaubt	erlaubt *)	verboten	verboten
1.4 S	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

\*) An die Schiffswand angrenzende Gleise und Stellflächen dürfen nicht benutzt werden.

\*\*\*) Die Nettoexplosivstoffmasse darf 2,5 t nicht überschreiten.

1) Ausnahmen sind zulässig, wenn die Nettoexplosivstoffmasse nicht mehr als insgesamt 5 kg je Schiff beträgt.

2) Ausnahmen sind zulässig, wenn die Nettoexplosivstoffmasse nicht mehr als insgesamt 10 kg je Schiff beträgt.

**Bemerkung:**

Gegenstände mit Explosivstoff für Rettungszwecke dürfen auf Fahrgastschiffen mitgeführt werden, wenn die Nettoexplosivstoffmasse in diesen Gegenständen nicht mehr als 50 kg je Schiff beträgt.

Tabelle 2

**Stautabelle für CTU mit verpackten gefährlichen Gütern der Klasse 2 bis 9**  
**Bemerkung: Die Stauung muss außerdem der Bescheinigung (SOLAS 1974, II-2/19) oder der Eignungsbescheinigung nach § 8 des MoU entsprechen.**

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG Code/RID/ADR		Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 25 Fahrgästen oder einem Fahrgast je 3 m Schiffslänge, je nach dem, welche Anzahl größer ist*)		Sonstige Fahrgastschiffe	
Beschreibung	Klasse	An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Gase	2				
- entzündbare Gase	2.1	erlaubt	verboten	verboten	verboten
- nicht entzündbare, nicht giftige Gase	2.2	erlaubt	erlaubt <sup>3)</sup>	erlaubt <sup>3)</sup>	erlaubt <sup>3)</sup>
- giftige Gase	2.3	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Entzündbare flüssige Stoffe	3				
- Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
- Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Entzündbare feste Stoffe	4.1 <sup>2)</sup>				
- UN 1944, 1945, 2254, 2623		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
- sonstige UN-Nummern		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Selbstentzündliche Stoffe	4.2	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Stoffe, die in Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln	4.3	erlaubt <sup>1)</sup>	verboten	erlaubt <sup>1)</sup>	verboten
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	5.1	erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
Organische Peroxide	5.2 <sup>2)</sup>	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Giftige Stoffe	6.1				
- Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
- Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Infektiöse Stoffe	6.2	erlaubt	erlaubt	verboten	verboten
Radioaktive Stoffe	7	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Ätzende Stoffe	8				
- Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	verboten	verboten	verboten
- Flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
- Feste Stoffe der Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	9	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

1) Die Beförderung von Ferrosilicium der UN-Nummer 1408 in Bulkverpackungen, Containern, Straßenfahrzeugen oder Eisenbahnwagen, Tankcontainern oder abnehmbaren Tanks ist nur erlaubt, wenn den Beförderungspapieren eine Bescheinigung beigelegt wird, aus der hervorgeht, dass das Ferrosilicium unter Abdeckung, aber im Freien gelagert wurde, und dass die Korngröße dem gelagerten Material entspricht.

2) Bei der Stauung dieser Stoffe muss zusätzlich zu den Vorschriften des ADR auch Kapitel 7.7 des IMDG Code beachtet werden.

3) Tiefgekühlt verflüssigte Gase des ADR oder der Staukategorie D des IMDG Code sind verboten.

\*) Die Gesamtzahl der Fahrgäste darf nicht mehr als eine Person je 1 m Schiffslänge betragen.

Bemerkungen zur Tabelle 2 auf der vorhergehenden Seite:

**Bemerkungen:**

- A: Wenn die Stauung eines gefährlichen Gutes in einer CTU mit einer gemischten Ladung gefährlicher Güter nach der Tabelle 2 verboten ist, gilt dieses Verbot für die gesamte CTU in dieser Abteilung.
- B: Stoffe, die der Sondervorschrift SP 900 des IMDG Code zugeordnet wurden, sind verboten.
- C: Wenn die Stauung eines gefährlichen Gutes nach dieser Tabelle verboten, nach dem IMDG Code jedoch erlaubt ist, dürfen stattdessen die Stauvorschriften des IMDG Code angewendet werden.

## **§ 7**

### **Zusätzliche Pflichten des Versenders**

Der Versender muss sicherstellen, dass zusätzlich zu den nach RID/ADR erforderlichen Angaben die gefährlichen Güter, sofern zutreffend, als „MEERESSCHADSTOFF“ gekennzeichnet sind.

## **§ 8**

### **Anforderungen an Schiffe**

(1) Die Schiffe müssen hinsichtlich Bau und Ausrüstung den Bestimmungen der Regel II-2/54 von SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung entsprechen. Bei Schiffen, die an oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, ist die Regel II-2/19 von SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Die Bescheinigung muss eine Anlage mit Angaben darüber enthalten, welche Klassen gefährlicher Güter in den einzelnen Laderäumen des Schiffes gestaut werden dürfen.

(2) Schiffe, die vor dem 1. September 1984 gebaut wurden, dürfen weiterhin gefährliche Güter gemäß den zu dem Zeitpunkt geltenden Bestimmungen befördern. Diese Schiffe müssen jedoch die Anforderungen des Kapitels 7.4 des IMDG Code erfüllen.

(3) Eine gemäß MoU ausgestellte Eignungsbescheinigung gilt der Zustimmung gemäß 7.4.5.7 des IMDG Code als gleichwertig.

## **§ 9**

### **Sonstige Vorschriften**

(1) Während der Seereise müssen die CTU mit gefährlichen Gütern gemäß den Anforderungen des Ladungssicherungshandbuchs, wie es von der Verwaltung anerkannt wurde, gesichert sein. Soweit wie möglich, muss die IMO-EntschlieÙung A.581(14) vom 20. November 1985 beachtet werden. CTU ohne Befestigungsvorrichtungen dürfen nicht zur Beförderung nach den Vorschriften dieses MoU angehängt werden.

(2) Die Richtlinien der IMO/ILO/UN ECE – Richtlinien für das Packen von Beförderungseinheiten (CTU) – müssen bei allen Beförderungseinheiten beachtet werden.

(3) An Bord der Ro/Ro-Schiffe müssen die aktuellen Fassungen folgender Vorschriften vorhanden sein:



- a. International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code),
- b. Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern (EmS),
- c. Leitfaden für medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern (MFAG),
- d. je nach Verkehrsträger: die geltende Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), und die Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).

(4) Die Schiffseigner müssen sicherstellen, dass die von ihnen ernannten Personen, die bei der Beförderung von CTU nach den Bestimmungen dieses MoU eingesetzt werden, durch wiederholte Schulungen mit der Anwendung der betreffenden Regelungen insbesondere des ADR und des RID vertraut gemacht werden. Sie müssen sicherstellen, dass diese Personen ein Zeugnis mit der Bestätigung erhalten, dass sie an Schulungen teilgenommen haben und dass ihnen die entsprechenden Kenntnisse vermittelt wurden.

(5) Die zuständigen Behörden können Ausnahmen für die Dauer von höchstens einem Jahr zulassen, wenn eine vergleichbare Sicherheit gegeben ist. Über die Ausnahmen sind die MoU-Mitgliedstaaten in Kenntnis zu setzen.

(6) Die zuständigen Behörden nach § 2 sollten dafür sorgen, dass bei einem repräsentativen Anteil der Sendungen Kontrollen unter Verwendung von Kontrolllisten durchgeführt werden. Die zuständigen Behörden können die gemeinsame Durchführung der Kontrollen vereinbaren. Die Kontrollen sollen eine angemessene Zeitdauer nicht überschreiten.

(9) Anzahl und Ergebnisse der Kontrollen sind auf den Tagungen zum MoU vorzulegen und den betreffenden zuständigen Behörden zuzuleiten.

## **§ 10 Übergangsregelungen**

CTU dürfen bis zum 31. Dezember 2003 nach den Bedingungen des § 7 des Memorandum of Understanding in der Fassung Würzburg (24. bis 26. August 1999) auf Schiffen unter Deck gestaut werden unter Anwendung der Genehmigung der zuständigen Behörde, die eine solche Stauung bis zum 31. Dezember 2002 zugelassen hat.

## **§ 11 Inkrafttreten**

(1) Dieses Memorandum of Understanding tritt spätestens am 1. Januar 2003 in Kraft. Es ersetzt das Memorandum of Understanding in der Fassung Rønne 1998, das vom 24. bis 26. August 1999 in Würzburg überarbeitet wurde.

(2) Der deutsche und der englische Wortlaut dieses Memorandum of Understanding sind gleichermaßen verbindlich.