

Nr. 125 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1649, „Richtlinien für die Durchführung der Überprüfungsprogramme für Güterbeförderungseinheiten“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 07. September 2023
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1649, „Richtlinien für die Durchführung der Überprüfungsprogramme für Güterbeförderungseinheiten“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1649

20. Mai 2022

Richtlinien für die Durchführung der Überprüfungsprogramme für Güterbeförderungseinheiten

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2012) darauf hingewiesen, dass die Berichte der Mitgliedsregierungen über die Überprüfungen von Güterbeförderungseinheiten (cargo transport units, CTUs) gemäß der Begriffsbestimmung in Kapitel 1.2 des IMDG-Codes, die gefährliche Güter im internationalen Seeverkehr befördern, von einer Anleitung für die Durchführung der Überprüfungen profitieren könnten. Die Überprüfungsverfahren und -protokolle können variieren, je nach dem spezifischen Typ der CTU, je nachdem, wie sie zur Überprüfung bereitgestellt wird (z. B. ob sie auf einem Chassis montiert oder am Boden ist), und je nach der Notwendigkeit zusätzlicher Vorsichtsmaßnahmen in Abhängigkeit von der spezifischen Art der potenziellen gefährlichen Güter (z. B. radioaktiv, explosiv, Gefahr beim Einatmen).
- 2 Im Hinblick darauf, dass in den Ländern, in denen regelmäßige Überprüfungsprogramme durchgeführt werden, eine beträchtliche Verbesserung bei der allgemeinen Einhaltung dieser Normen zu verzeichnen ist, hat der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner neunzigsten Tagung (MSC 90) das MSC.1/Circ.1442 über *Inspection programmes for cargo transport units carrying dangerous goods* angenommen, das den Mitgliedsregierungen eine Überprüfungsanleitung bietet, um die Verbesserung und Durchführung von Überprüfungsprogrammen zu fördern. Darüber hinaus wurden die Mitgliedsregierungen aufgefordert, weiterhin Berichte über die Überprüfungen von Güterbeförderungseinheiten vorzulegen, um dabei zu helfen, Bereiche der einschlägigen IMO-Normen mit Verbesserungspotenzial zu ermitteln. Die Ergebnisse wurden der IMO in den vorangegangenen Jahren ordnungsgemäß vorgelegt, in der Regel zusammen mit einer vom Sekretariat erstellten Zusammenfassung dieser Berichte. Um zu vermeiden, dass gefährliche Güter in Häfen umgelenkt werden, in denen keine Überprüfungen durchgeführt werden, muss ein regionaler Ansatz gewählt werden.
- 3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 100. Tagung beschlossen, *Inspection programmes for cargo transport units carrying dangerous goods* (MSC.1/Circ.1442, in der durch MSC.1/Circ.1521 geänderten Fassung), zu überarbeiten, um die Überprüfungsprogramme für CTUs zu erweitern. In diesem Zusammenhang hat der Ausschuss auf seiner 105. Tagung (20. bis 29. April 2022) die vom Unterausschuss „Carriage of Cargoes and Containers“ auf seiner siebten Tagung (6. bis 10. September 2021) ausgearbeiteten und in der Anlage wiedergegebenen *Richtlinien für die Durchführung der Überprüfungsprogramme für Güterbeförderungseinheiten* angenommen.
- 4 Die in der Anlage wiedergegebene Überprüfungsanleitung ist zwar nicht in allen Fällen endgültig, soll den Mitgliedsregierungen jedoch angemessene Überprüfungsrichtlinien und -verfahren an die Hand geben, um eine weitgehende Einhaltung der IMO-Normen zu erreichen, und gilt für alle Arten von CTUs. Entsprechende Rundschreiben können entwickelt oder aktualisiert werden, um auf die Besonderheiten bestimmter CTU-Arten einzugehen und bestimmte Überprüfungspunkte, wie z. B. die strukturelle Unversehrtheit, ausführlicher zu behandeln (siehe Entschließung MSC.310(88)).
- 5 Im Hinblick auf die geringe Zahl von Überprüfungsberichten, die der Organisation eingereicht werden, werden die Mitgliedsregierungen aufgefordert, alle Berichte über Überprüfungen von CTUs einzureichen. Unter der Voraussetzung, dass die Überprüfungsverfahren der Mitgliedsregierungen mit den in der Anlage enthaltenen Richtlinien vergleichbar sind, werden die Berichte es ermöglichen, Sicherheitsverbesserungen zu rechtfertigen und durchzuführen, ohne dass es zu einem unmittelbaren Sicherheitsvorfall kommt. Um der Organisation die Auswertung der Berichte zu erleichtern, werden die Regierungen aufgefordert, ihre Berichte in strukturierter Form unter Verwendung des im Anhang angegebenen Formats oder direkt im Modul „Reports of CTU inspections“ des Weltweiten Integrierten Schiffsinformationssystems (Global Integrated Shipping Information System, GISIS) einzureichen.
- 6 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die in der Anlage wiedergegebenen Richtlinien bei der Durchführung von Überprüfungsprogrammen für CTUs anzuwenden und sie den CTU-Besichtigern, den Befrachtern, den Packern, den Hafentarifarbeitern, den Schiffseignern, den Schiffsbetreibern, den Kapitänen und den Besatzungen sowie allen anderen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
- 7 Dieses Rundschreiben hebt MSC.1/Circ.1442 und MSC.1/Circ.1521 auf.

Anlage

Richtlinien für die Durchführung der Überprüfung von Güterbeförderungseinheiten

Allgemeines

- 1 Ziel dieser Richtlinien ist es, bei der Durchführung eines einheitlichen und sicheren Überprüfungsprogramms für die Überprüfung von Güterbeförderungseinheiten (CTUs), die Güter für den internationalen Seeverkehr befördern, zu unterstützen und eine Anleitung für solche Überprüfungen in Übereinstimmung mit den geltenden IMO-Instrumenten, wie dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), dem International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, dem Internationalen Übereinkommen über sichere Container (CSC) und den damit zusammenhängenden Empfehlungen, einschließlich der Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTU-Code), bereitzustellen.
- 2 Jede Überprüfung muss in Übereinstimmung mit den geltenden IMO-Instrumenten durchgeführt werden. Mindestens die folgenden Punkte müssen von dem Überprüfungsprogramm abgedeckt und auf Einhaltung der geltenden Normen überprüft werden:
 - .1 Unterlagen;

Strukturelle Sicherheit – Container

- .2 CSC-Sicherheits-Zulassungsschild;
- .3 Schwerwiegende Strukturängel (siehe CSC.1/Circ.138/Rev.1, in der durch CSC.1/Circ.151 geänderten Fassung);
- .4 Zettel für das Genehmigte Programm der laufenden Überprüfung (Approved Continuous Examination Program, ACEP) oder das Programm für die regelmäßige Überprüfung (Periodic Examination Scheme, PES);

Strukturelle Sicherheit – CTUs, die nicht unter das CSC fallen

- .5 Straßenfahrzeuge und Anhänger;
- .6 Tanks und Gascontainer mit mehreren Elementen (Multiple Element Gas Containers, MEGCs);

Ladung

- .7 Kennzeichnung/Plakatierung von CTUs;
- .8 Verpackung;
- .9 Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken;
- .10 Packmethoden;
- .11 Blockiertechniken;
- .12 Sicherung innerhalb oder auf den CTUs; und
- .13 Schädlingsbefall.

Begriffsbestimmungen

Überprüfung des Türendes – eine Sichtprüfung des Inhalts einer CTU, ohne die Fläche des Türendes zu durchbrechen.

Aufsichtsperson der Anlage – Person, die befugt ist, den Betrieb der Anlage anzuordnen, zu ändern und einzustellen.

Besichtiger – Person, die von dem Mitgliedstaat angestellt, unter Vertrag genommen oder ermächtigt ist, die Aufgaben gemäß dieser Anlage zu erfüllen.

Gascontainer mit mehreren Elementen (Multiple-element gas containers, MEGCs) – hat die gleiche Bedeutung wie im IMDG-Code (1.2.1 Begriffsbestimmungen) definiert.

Verpackung – hat die gleiche Bedeutung wie in den Verfahrensregeln für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTU-Code), Kapitel 2, definiert.

Schädlingsbefall – sichtbare¹ Formen von Tieren, Insekten oder sonstigen Wirbeltieren (lebend oder tot, in jeder Phase des Lebenszyklus, einschließlich Eihüllen oder Eipakete) oder sonstige organische Stoffe tierischen Ursprungs (einschließlich Blut, Knochen, Haare, Fleisch, Sekrete, Ausscheidungen); lebensfähige oder nicht lebensfähige Pflanzen oder Pflanzenerzeugnisse (einschließlich Obst, Samen, Blätter, Zweige, Wurzeln, Rinde); oder sonstige organische Stoffe, einschließlich Pilze; oder Erde oder Wasser, in Fällen, in denen solche Produkte nicht als Ladung in der CTU ausgewiesen sind.

Zuständige Behörde für Schädlingsbefall – jede Stelle oder Behörde, die von einer Mitgliedsregierung als zuständig für Fragen des Schädlingsbefalls im Zusammenhang mit diesen Richtlinien benannt oder anderweitig anerkannt wird.

Sicherheitsgurt – ein Gurt, der an den Verriegelungsstangen einer CTU angebracht oder um diese herum befestigt ist, um die freie Bewegung der rechten Tür beim ersten Öffnen zu minimieren.

Heckklappenüberprüfung – eine Überprüfung im Inneren einer CTU, die sich auf den Innenraum einer CTU beschränkt, der an der Türschwelle beginnt und an einer imaginären Fläche endet, die entweder am ersten Meter des Containers selbst oder an der ersten Lage Staumaterial liegt, je nachdem, was niedriger ist.

Methodik für die Auswahl und nicht oder falsch deklarierte gefährliche Güter

- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, im Rahmen der verfügbaren Mittel eine repräsentative Stichprobe von CTUs und Ladungen, die in oder auf CTUs befördert werden, zu überprüfen. CTUs müssen gezielt überprüft werden, wobei risikobasierte Grundsätze zu berücksichtigen sind. Zum Beispiel müssen die Mitgliedsregierungen ihre Überprüfungsressourcen auf die Sendungen konzentrieren, die in der Vergangenheit das größte Sicherheitsrisiko darstellten. Kriterien für die Auswahl könnten den Mitgliedsregierungen auch dabei helfen, gegen nicht oder falsch deklarierte gefährliche Güter vorzugehen, die versandt werden.

¹ Mit dem menschlichen Auge ohne unterstützende Instrumente oder Hilfsmittel wie Lupen und Mikroskope zu erkennen.

- 4 Das Vorhandensein von nicht oder falsch deklarierten gefährlichen Gütern darf nicht unterschätzt werden. Nicht deklarierte gefährliche Güter können auftreten, wenn gefährliche Materialien in einer CTU ohne Kennzeichnung platziert werden, die auf das Vorhandensein gefährlicher Güter hinweist, und wenn die erforderlichen Dokumente das Vorhandensein gefährlicher Güter nicht deklarieren oder gänzlich fehlen.
- .1 Es muss eine gezielte Auswahlmethode angewandt werden, um Stückgut-CTUs zu ermitteln, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass sie nicht deklarierte gefährliche Materialien befördern. Die Überprüfung von allgemeinen Güterbeförderungseinheiten muss die Überprüfung von CTUs mit deklarierten gefährlichen Gütern ergänzen.
 - .2 Es wird zu Methoden zur Verfolgung von Personen, die für wiederholte Verstöße gegen die Normen für die Beförderung gefährlicher Güter verantwortlich sind, geraten.
 - .3 Es wird nachdrücklich zur Meldung zwischen den zuständigen Behörden in Fällen, in denen die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter infolge schwerwiegender oder wiederholter Verstöße durch ein Unternehmen mit Sitz im Gebiet einer anderen zuständigen Behörde gefährdet ist, geraten.
- 5 Zu den Maßnahmen, die nach der Entdeckung einer mangelhaften CTU ergriffen werden können, gehören gegebenenfalls:
- .1 Aufhalten der Ladung oder Außerbetriebsetzen der CTU;
 - .2 Benachrichtigen aller Beteiligten;
 - .3 Planung und Durchführung von Abhilfemaßnahmen; und
 - .4 Bereitstellung oder Erleichterung geeigneter Sanktionsmaßnahmen gegen die Verantwortlichen gemäß dem IMDG-Code, dem CSC und/oder den geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften, einschließlich, aber nicht beschränkt auf die Meldung der Nichteinhaltung an die zuständige Behörde des Staates, in dem das zuwiderhandelnde Unternehmen seinen Sitz hat.
- Allgemeines zu Sicherheit und Schädlingsbefall**
- 6 Angesichts der Sicherheits- und Gesundheitsrisiken, die CTUs darstellen, müssen alle Überprüfungen mit Vorsicht durchgeführt und vor dem Betreten einer CTU eine angemessene Risikobewertung vorgenommen werden.²
- .1 CTU-Überprüfungen müssen in sicheren Bereichen durchgeführt werden (CTU-Code, Anlage 5,

Abschnitt 2). Wenn es notwendig ist, Überprüfungen in Hafengebieten oder Umschlagterminals durchzuführen, müssen geeignete Vorkehrungen getroffen werden, um zu verhindern, dass Personen von Fahrzeugen oder Umschlaggeräten getroffen werden.

- .2 Wegen möglicher Wechselwirkungen mit gefährlichen Materialien dürfen die Besichtigter während der Überprüfung nicht rauchen oder essen.
- .3 Die Besichtigter müssen die Wahrscheinlichkeit des Ausrutschens, Stolperns oder Fallens so gering wie möglich halten, insbesondere bei der Überprüfung von CTUs, die auf Chassis verladen sind, oder wenn sie auf die CTUs klettern und an deren Oberseite entlanggehen. Die Besichtigter müssen die geltenden Arbeitssicherheitsvorschriften beachten, um die CTU-Bestandteile (Eckbeschläge, obere Seitenlängsträger, Dach usw.) zu besichtigen, die sonst vom Boden aus nicht ohne Weiteres sichtbar sind. Die Besichtigter dürfen nicht auf eine CTU klettern, wenn diese auf eine andere CTU gestapelt ist (CTU-Code Kapitel 8, Unterabschnitt 8.3.3, Anlage 5, Abschnitt 2.2 und Anlage 8).
- .4 Die Besichtigter dürfen keine Containertüren öffnen, wenn der Container Teil eines Stapels ist. Containertüren sind ein struktureller Bestandteil eines Containers und können, wenn sie während des Stapelns geöffnet werden, die strukturelle Unversehrtheit des Containers und des Stapels beeinträchtigen.
- .5 Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die mit der Öffnung einer CTU verbundenen Risiken zu minimieren:
 - .1 Vor dem Öffnen einer CTU muss eine Bewertung der damit verbundenen Risiken vorgenommen werden, die durch Warnschilder, Placards oder andere Kennzeichnungen an der Außenseite der Einheit oder durch die Art der Ladung angezeigt werden können (CTU-Code, Anlage 5, Abschnitt 4);
 - .2 Öffnen der Türen: Die Besichtigter müssen beim Öffnen der Türen einer CTU Vorsicht walten lassen, da sich die Ladung verschoben haben und an den Türen anliegen kann (CTU-Code, Anlage 5, Abschnitt 6); und
 - .3 Lüftung: Eine geschlossene CTU ist ein umschlossener Raum, bei dem vor dem Betreten Vorsicht geboten ist (CTU-Code, Anlage 5, Abschnitt 7).
- .6 Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um eine mögliche Exposition während der Überprüfungen zu minimieren. Die Besichtigter müssen sich der potenziellen Gefahren der Atmosphäre in den CTUs bewusst sein:
 - .1 sauerstoffzehrende Ladungen und temperaturogeführte CTUs können den Sauerstoffgehalt erheblich reduzieren; und

² Eine Anleitung zur Entgegennahme, Öffnung und Überprüfung von CTUs ist im CTU-Code enthalten, besonders relevant ist: Kapitel 8: Ankunft, Kontrolle und Abstellen von Güterbeförderungseinheiten; Kapitel 12: Hinweise für die Annahme und das Auspacken von Güterbeförderungseinheiten; Anlage 2: Sicherer Umschlag von Güterbeförderungseinheiten; Anlage 5: Annahme von Güterbeförderungseinheiten; Anlage 8: Zugang zur Oberseite von Tank- und Schüttgut-CTU, Arbeiten in der Höhe; Anlage 9: Begasung.

- .2 Zu den Maßnahmen, die im Falle eines Verlassens im Notfall zu ergreifen sind, gehört die sofortige Benachrichtigung der Anlage, damit die Reaktionspläne aktiviert werden können.
 - .3 Die Besichtigter dürfen eine CTU erst dann wieder betreten, wenn festgestellt wurde, dass es sicher ist, dies zu tun.
- 10 Es müssen Vorkehrungen für eine rasche medizinische Notfallbehandlung getroffen werden:
- .1 Das Überprüfungssteam muss über geeignete medizinische Notdienste wie Krankenhäuser, Feuerwehren, Erste-Hilfe-Stationen und chemische Dekontaminationsstationen informiert sein; und
 - .2 bei Überprüfungen müssen chemiespezifische Notfallinformationen zur Verfügung stehen, die im Falle eines Kontakts mit einem gefährlichen Material für eine angemessene Erstdekontamination herangezogen werden können.

Durchführung von Überprüfungen

- 11 Bei der Vorbereitung, Bewertung und Eröffnung von CTU-Überprüfungen müssen Verfahren wie folgt festgelegt werden:
- .1 Kontaktaufnahme mit der Anlage, die für die Aufsicht der zu prüfenden CTUs zuständig ist.
 - .2 Erstellung eines Kommunikationsplans für das Überprüfungssteam, der eine zuverlässige Sprachkommunikation unter Berücksichtigung der Verwaltungs- und Anlagensicherheitsverfahren beinhalten muss.
 - .3 Ermittlung zu überprüfender CTUs und Informieren der Anlage und/oder des Beförderers. Es muss eine Risikobewertungsmethode angewandt werden, um die CTUs, die die größte Bedrohung darstellen, und die Konsequenzen, die eine Nichteinhaltung der Vorschriften hätte, auszuwählen.
 - .4 Ermittlung des Inhalts der für die Überprüfung ausgewählten CTUs durch Beschaffung und Durchsicht der einschlägigen Dokumente. Wenn die zu überprüfenden CTUs als solche deklariert sind, in denen gefährliche Güter befördert werden, müssen auch die Gefahrgutunterlagen überprüft werden. Es ist zu bedenken, dass das Fehlen einer Erklärung für gefährliche Güter nicht bedeutet, dass es in der CTU keine gefährlichen Güter gibt, und dass entsprechende Vorsicht geboten ist.
 - .5 Stellen Sie die erforderliche persönliche Schutz- und Prüfausrüstung zusammen.
 - .1 Das Personal muss Schutzhelme, Schutzbrillen, Sicherheitsschuhe, Warnwesten oder reflektierende Westen und Handschuhe sowie ordnungsgemäß kalibrierte Geräte zur Erkennung gefährlicher Bedingungen tragen. Gegebenenfalls müssen die Besichtigter die Verwendung zusätzlicher persönlicher Schutzausrüstung wie Chemikalienschutz-

anzüge, luftreinigende Atemschutzgeräte oder Notfall-Atemgeräte in Erwägung ziehen, um eine unbeabsichtigte Exposition gegenüber gefährlichen Materialien innerhalb der CTU zu verhindern.

- .2 Das Personal muss eine Container-Überprüfungsausrüstung zusammenstellen, die alle erforderlichen Werkzeuge, Unterlagen (einschließlich Vorschriften zum schnellen Nachschlagen) und Papiere enthält.
- .6 Vor der ersten Überprüfung muss eine Sicherheitsunterweisung durchgeführt werden. Die Sicherheitsunterweisung muss folgende Punkte umfassen:
- .1 Bewertung des betrieblichen Risikos, um festzustellen, ob die gegenwärtigen und vorhergesagten Bedingungen, wie z.B. das Wetter und die Bereitschaft des Personals, einen sicheren Betrieb ermöglichen;
 - .2 Zuweisung von Aufgaben und Zuständigkeiten für alle Mitglieder des Überprüfungssteams. Mindestens ein Mitglied muss mit Sicherheitsaufgaben betraut werden, um sicherzustellen, dass ordnungsgemäße Verfahren eingehalten werden, und um Protokolle in Notfallsituationen umzusetzen;
 - .3 ein Durchgehen der persönlichen Schutzausrüstung und ihrer Verwendung;
 - .4 ein Durchgehen der sicheren Arbeitsverfahren;
 - .5 eine Erörterung der Situationen, in denen es zu einem Verlassen im Notfall kommt, des Versammlungsortes und anderer Notfallprotokolle;
 - .6 bekannte Gefahren, die an dem Ort bestehen, an dem die Überprüfung durchgeführt werden soll; und
 - .7 Verfahren bei unbeabsichtigter Exposition.
- .7 Die CTUs sind für die Überprüfung so aufzustellen, dass die natürliche Lüftung maximiert wird und die Sicherheit vor den bestehenden Verkehrsmustern, den CTU-Umschlagarbeiten und den zusammenstehenden CTUs, die bewegt werden sollen, gewährleistet ist. Aufstellbereiche müssen ausreichend beleuchtet sein und dürfen sich nicht in der Nähe von Wasserabflüssen und Steckdosen befinden. Wenn sich eine CTU auf einem Chassis befindet, sind, sofern verfügbar, als zusätzliche Vorsichtsmaßnahme unmittelbar vor der CTU Kegel aufzustellen oder ein Fahrzeug zu parken, um zu verhindern, dass ein Fahrzeug während der Überprüfung an das Chassis anknüpelt.
- .8 Richten Sie eine Sicherheitswache ein und überprüfen Sie die Sicherheitsverfahren vor Beginn der Überprüfung:
- .1 Besprechen Sie die Überprüfungstätigkeit mit der Sicherheitswache;

- .2 sobald die potenziellen Gefahren der Waren in den ausgewählten CTUs bekannt sind, müssen diese mit dem Team besprochen werden;
 - .3 bewerten Sie den Aufstellungsbereich und erörtern Sie alle besonderen Aspekte, die potenzielle Sicherheitsrisiken darstellen können. Dies muss auch die Bestimmung der sicheren Fluchtwege beinhalten; und
 - .4 der letzte Schritt vor Beginn der Überprüfungen muss die Durchführung einer zweiten betrieblichen Risikobewertung sein, um festzustellen, ob sich die Bedingungen gegenüber der vorherigen Bewertung geändert haben. Überprüfen Sie gegebenenfalls erneut die Sicherheitsverfahren, um das Risiko zu verringern, und wenden Sie sich im Zweifelsfall an den/die Vorgesetzten oder die Abteilungsleitung des Besichtigers (der Besichtiger).
- .9 Führen Sie eine äußere Prüfung ausgewählter CTUs durch, einschließlich eines vollständigen Rundgangs um die CTUs, um die Sicherheit des Prüfpersonals zu gewährleisten. Bleiben Sie wachsam für Hinweise auf mögliche Gefahren im Inneren, wie z. B. Ladungslecks oder schwere CTU-Schäden. Werden Lecks entdeckt, brechen Sie die Überprüfung ab und leiten Sie die festgelegten Reaktionsverfahren ein.
- .10 Bei geschlossenen CTUs wird dringend empfohlen, vor und ununterbrochen während des Überprüfungszyklus eine atmosphärische Überwachung durchzuführen.
- .1 Besichtiger dürfen eine CTU nicht betreten, wenn Tests ergeben haben, dass die Atmosphäre in der CTU potenziell gefährlich ist, bis festgestellt wurde, dass es gefahrlos möglich ist.
 - .2 Wenn ein Besichtiger eine CTU betritt, müssen atmosphärische Messungen über dem Kopf des Besichtigers in der Nähe des oberen Teils des Containers, in Kopf- oder Atembereichshöhe, in Taillenhöhe und in der Nähe des Bodens des Containers vorgenommen werden. Nach ausreichender Lüftung muss der Sauerstoffgehalt am Türende des Containers dem der Umgebung entsprechen. Das Eintreten in den geschlossenen Raum des Behälters darf nur erfolgen, wenn die Messwerte mit denen der Umgebungsatmosphäre übereinstimmen. Eine Überprüfung der Heckklappe darf auf keinen Fall erfolgen, wenn die Türendenwerte von den normalen Umgebungsatmosphären-Werten abweichen oder wenn die Messwerte für brennbare Gase auf einen gefährlichen Zustand hinweisen.
- .11 Die Verwendung eines Sicherheitsgurtes wird empfohlen. Seien Sie vorsichtig beim Öffnen von geschlossenen Frachtcontainern. Der Sicherheitsgurt wird so befestigt, dass er die freie Bewegung der rechten Tür beim ersten Öffnen minimiert, indem er die vertikale Naht zwischen beiden Türen kreuzt. Dies kann die Gefahr von Personenschäden durch verrutschte Ladung verringern. Der Sicherheitsgurt und andere zugehörige Komponenten wie z. B. Ratschen-Spanngurte müssen eine Mindestbruchfestigkeit von 1.800 Kilogramm aufweisen. Wenn der Sicherheitsgurt aus synthetischem Material besteht, darf er nicht elastisch sein, wie z. B. bei Gummiseilen.³
- .12 Bei CTUs muss eine Bewertung des Türendes durchgeführt werden, um verschobene Ladung zu identifizieren. Öffnen Sie bei angelegtem Sicherheitsgurt vorsichtig die rechte Tür um einen Spalt, der ausreichend ist, um festzustellen, ob eine Gefahr durch ausgetretene oder verschobene Ladung besteht. Ein zweiter Besichtiger kann dies tun, indem er links von der linken Tür und in sicherer Entfernung stehend in den Container schaut. Wenn sich die Ladung verschoben hat und ein Sicherheitsrisiko darstellt, benachrichtigen Sie die Anlage sofort, damit sie vor der Fortsetzung der Überprüfung sicher geöffnet werden kann.
- .13 Lüften Sie die CTU: Bei CTUs, die nicht begast wurden oder die keine giftigen Stoffe enthalten, lösen Sie den Sicherheitsgurt und lüften Sie die CTU durch vollständiges Öffnen der Türen für eine natürliche Lüftung.
- .1 Um die natürliche Lüftung zu maximieren, öffnen Sie die rechte und linke Tür um mindestens 180 Grad, sodass sie senkrecht zu den Seiten der CTU stehen, und lüften Sie den Container für die vorgeschriebene Mindestzeit.
 - .2 Bei CTUs, die begast wurden, ist sicherzustellen, dass seit der Begasung mindestens 24 Stunden vergangen sind, bevor die Türen geöffnet werden. Beim Öffnen der Türen müssen das Begasungsmittel und die Rückstände vor dem Betreten durch natürliche Lüftung oder mechanische Mittel vollständig entlüftet werden.
 - .3 Die Besichtiger müssen sich bewusst sein, dass in gelüfteten CTUs Restgefahren verbleiben können (siehe Abschnitt 6.6).
- .14 Durchführung einer Heckklappen-Überprüfung: Die Anzahl der Personen, die die CTU betreten, um Heckklappen-Überprüfungen durchzuführen, muss auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Seien Sie vorsichtig, wenn Sie versuchen, Ladung vor den Türen zu untersuchen; das Klettern auf Versandstücken oder Staumaterial ist gefährlich und muss vermieden werden.

³ CTU-Code Kapitel 12: Hinweise für die Annahme und das Auspacken von Güterbeförderungseinheiten.

- 12 Die Überprüfungsverfahren im Zusammenhang mit Schädlingsbefall in der CTU müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:
- .1 Überprüfungen müssen bei Tageslicht und gemäß den in dieser Anlage beschriebenen Verfahren durchgeführt werden;
 - .2 Überprüfungen auf Schädlingsbefall müssen im Rahmen des normalen CTU-Überprüfungsprogramms durchgeführt werden, sodass keine besonderen CTU-Auswahlkriterien für solche Überprüfungen erforderlich sind;
 - .3 die Ladung muss so weit wie möglich überprüft werden;
 - .4 die Besichtigter müssen für Informationen über Schädlingsbefall den CTU-Code und Informationsmaterial zum CTU-Code zurate ziehen;
 - .5 wenn möglich, müssen alle sechs Seiten des Innenbereichs und des Außenbereichs der CTU überprüft werden; und
 - .6 die ausführliche Überprüfung und etwaige Maßnahmen der für Schädlingsbefall zuständigen Behörde müssen in Abstimmung mit der Aufsichtsperson der Terminalanlage durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass die Überprüfungen sicher und ohne unnötige Verzögerung des normalen Betriebs der Anlage durchgeführt werden.
- 13 Es müssen Verfahren für Überprüfungen im Inneren einer geschlossenen CTU festgelegt werden.
- .1 Normalerweise sollten die Besichtigter nicht über eine Überprüfung über das Türende hinausgehen müssen, um ihre Aufgaben zu erfüllen. Ein Besichtiger darf einen geschlossenen Raum innerhalb einer CTU nicht betreten, wenn er dies nicht für sicher hält. In Situationen, die jedoch ein Eintreten über das Türende hinaus erfordern, müssen die folgenden Schritte befolgt werden:
 - .1 Bestimmen Sie das Risiko der Durchführung einer Überprüfung des Inneren und bewerten Sie die Zugangs- und Fluchtwege. Untersuchen Sie das Innere der CTU am Türende und stellen Sie fest, ob der umschlossene Raum einen eingeschränkten Eingang oder Ausgang hat. Wenn die Art der Ladung oder des Ladevorgangs keinen direkten oder ungehinderten Ausgangsweg zulässt, muss der Besichtiger die CTU als engen Raum betrachten. Wenn der Besichtiger Zugang zu einer Ladung in einem potenziell engen Raum benötigt, um die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen, muss der Besichtiger angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Entladung der Ladung zu verlangen, um einen uneingeschränkten Zugang zu ihr zu ermöglichen, oder er muss spezielle Fernsichtungsgeräte verwenden. Steigen Sie niemals auf Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, es sei denn, eine solche Überprüfung ist notwendig und es wurden entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen.
 - .2 Stellen Sie sicher, dass die CTU ordnungsgemäß gelüftet wurde (siehe Abschnitte 6.6 und 11.13.3).
 - .3 Fahren Sie während der Überprüfung damit fort, das Innere des Raumes zu bewerten. Wenn zu irgendeinem Zeitpunkt eine offensichtliche Veränderung der Innenumgebung eintritt oder der Besichtiger sich unsicher fühlt, muss er den Container sofort verlassen und die Situation neu bewerten.
 - .4 Überwachen Sie kontinuierlich die Innenatmosphäre mithilfe von Messgeräten.
 - .5 Erhalten Sie die Bereitschaft aufrecht, in einem Notfall die CTU zu verlassen. Jeder Besichtiger muss bereit sein, die CTU sofort zu verlassen, wenn Veränderungen an den Messgeräten auf das Vorhandensein atmosphärischer Gefahren hinweisen oder wenn eines der in Abschnitt 9.1 genannten Symptome festgestellt wird. Sollte der Besichtiger handlungsunfähig werden und die Rettung ein Eindringen in die CTU erforderlich machen, muss für die Rettung Personal mit der entsprechenden Ausbildung und Ausrüstung eingesetzt werden.
- 14 Legen Sie Verfahren zur Wiederversiegelung einer CTU fest: Es müssen Verfahren mit Anlagen und Beförderern bezüglich des Austausches von Versiegelungen, die bei der Durchführung einer Containerüberprüfung entfernt wurden, sowie bezüglich der Aufzeichnung darüber und den Informationsaustausch dazu, festgelegt werden. Diese Verfahren müssen den geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften entsprechen und MSC-FAL.1/Circ.1 über *Securing and facilitating international trade*⁴ berücksichtigen.

Bei einer Überprüfung zu prüfende Punkte

- 15 Um sicherzustellen, dass der Informationsfluss an die an der Beförderung der CTU beteiligten Parteien gewährleistet ist, müssen die folgenden Informationen überprüft werden (siehe auch CTU-Code, Kapitel 4, Absatz 4.2.12):
- .1 CTU-Identifizierung;
 - .2 Siegelnummer;
 - .3 bestätigte Bruttomasse der CTU (wo erforderlich);
 - .4 genaue Beschreibung der in der CTU beförderten Ladung:
 - .1 nicht gefährliche Ladungen müssen mit allen notwendigen Informationen beschrieben werden, damit überprüft werden kann, ob die

⁴ MSC-FAL.1/Circ.1 informiert über den „SAFE Framework of Standards“ der WZO, der in seiner Säule „Customs to Customs“ die Nutzung von elektronischen Vorabinformationen durch die Zollbehörden als Teil einer risikobasierten Ladungssicherungsstrategie empfiehlt. Die Anforderungen an die Verwendung von mechanischen Hochsicherheitsdichtungen als Teil eines Dichtungs-Unversehrtheitsprogramms für Container sind ein wichtiger Bestandteil dieser Säule. Eine dieser Anforderungen besteht darin, dass öffentliche oder private Bedienstete, die eine Versiegelung zur Überprüfung des Containers entfernen, eine zulässige Ersatzversiegelung anbringen und die Einzelheiten zu der Maßnahme, einschließlich der Nummer der neuen Versiegelung, in den Ladungsunterlagen vermerken.

- Ladung für die Beförderung geeignet ist, damit festgestellt werden kann, ob es notwendig ist, unverträgliche Güter zu trennen, und damit beurteilt werden kann, welche besonderen Erfordernisse für die Sicherung der Ladung in der CTU bestehen; und
- .2 gefährliche Güter müssen mit ihrem richtigen technischen Namen beschrieben werden, einschließlich der in Klammern gesetzten technischen Benennung, sofern zutreffend (IMDG-Code, Absatz 5.4.1.4);
 - .5 korrekte Beschreibung der gefährlichen Güter;
 - .6 Ermittlung von Risiken für die bauliche Unversehrtheit der CTU, die während eines Teils der Reise oder auf der ganzen Reise bestehen können;
 - .7 korrekte und dazugehörige Beförderungsdokumente; und
 - .8 alle Angaben, die zu Zwecken der Sicherheit und der Gefahrenabwehr, aus pflanzen- und tierschutzrechtlichen sowie aus zollrechtlichen Gründen oder aufgrund sonstiger Vorschriften erforderlich sind.
- 16 Darüber hinaus müssen die folgenden, in Gefahrgutvorschriften wie dem IMDG-Code (Kapitel 5.4) aufgeführten Dokumentationsunterlagen auf ihre Übereinstimmung mit dem Code überprüft werden, um die Gefahren der Sendung (eines Stoffes oder Gegenstands) zu ermitteln:
- .1 Beförderungsdokument für gefährliche Güter;
 - .2 Container-/Fahrzeugpackzertifikat;
 - .3 Dokumentationsunterlagen für Tanks, die zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden; und
 - .4 sonstige Informationen und Dokumentationsunterlagen, sofern vorhanden.
- 17 Für jeden gefährlichen Stoff oder Gegenstand, der zur Beförderung angeboten wird, müssen mindestens die folgenden Angaben auf Übereinstimmung mit Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes überprüft werden:
- .1 UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt sind;
 - .2 richtiger technischer Name: Richtige technische Namen, denen die Sondervorschrift 274 in Spalte 6 der Gefahrgutliste zugeordnet ist, müssen durch ihre technische Benennung oder Benennung der chemischen Gruppe ergänzt werden, wie in Absatz 3.1.2.8 des IMDG-Codes beschrieben;
 - .3 Klasse oder Unterklasse der Hauptgefahr der Güter;
 - .4 Nummer(n) der Klasse oder Unterklasse der Zusatzgefahr und die Verpackungsgruppe für den Stoff oder Gegenstand;
 - .5 andere anwendbare Angaben, die gemäß Abschnitt 5.4.1 des IMDG-Codes erforderlich sind; und
 - .6 ordnungsgemäße Bestätigung oder Erklärung gemäß Absatz 5.4.1.6 des IMDG-Codes. Im Zweifelsfall müssen die Angaben darauf geprüft werden, ob die Klassifizierung der Güter mit den im Sicherheitsdatenblatt beschriebenen Eigenschaften des Materials übereinstimmt.
- 18 Darüber hinaus müssen die Angaben im Container-/Fahrzeugpackzertifikat überprüft werden, um zu bestätigen, dass der Vorgang des Verpackens oder Verladens gefährlicher Güter in Übereinstimmung mit IMDG-Code, Abschnitt 5.4.2, ordnungsgemäß durchgeführt wurde.
- 19 Im Falle der Dokumentationsunterlagen für Tanks, die zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, ist gegebenenfalls Folgendes zu prüfen:
- .1 die in Absatz 4.2.1.8 des IMDG-Codes genannte Bescheinigung, mit der die Eignung ortsbeweglicher Tanks für die Beförderung auf See bescheinigt wird;
 - .2 die in Absatz 6.8.3.1.3.2 des IMDG-Codes genannte Bescheinigung, mit der die Eignung von Straßentanks für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 – 9 auf See bescheinigt wird;
 - .3 die in Absatz 6.8.3.2.3.2 des IMDG-Codes genannte Bescheinigung, mit der die Eignung von Straßentanks für die Beförderung von Stoffen der Klasse 2 (IMO Typ 6), nicht tiefgekühlten verflüssigten Gasen, auf See bescheinigt wird; und
 - .4 die in Absatz 6.8.3.3.3.2 des IMDG-Codes genannte Bescheinigung, mit der die Eignung von Straßentanks für die Beförderung von tiefgekühlten verflüssigten Gasen (IMO Typ 8) auf See bescheinigt wird.
- ### Strukturelle Sicherheit
- 20 ISO-Container, internationale Ladeeinheiten und Regionalcontainer, die für den intermodalen Verkehr bestimmt sind, fallen unter die Anforderungen des CSC.
- 21 Die folgenden Punkte müssen vom Besichtiger überprüft werden:
- .1 das Vorhandensein eines dauerhaft angebrachten und gültigen Sicherheits-Zulassungsschildes;
 - .2 dass die CTU durch ein zugelassenes Instandhaltungsprogramm abgedeckt ist, entweder durch die Angabe eines in der Zukunft liegenden nächsten Überprüfungsdatums oder durch eine Kennzeichnung, die den Hinweis auf ein genehmigtes Programm der laufenden Überprüfung (approved continuous examination programme, ACEP) enthält; und
 - .3 dass strukturell empfindliche Komponenten nicht so stark beschädigt sind, dass die CTU nicht weiter befördert werden kann oder einer Beförderungsbeschränkung unterliegt (siehe Entschließung MSC.310(88) und CSC.1/Circ.138/Rev.1 in der durch CSC.1/Circ.151 geänderten Fassung).
- 22 Straßenfahrzeuge und Anhänger:
- .1 Straßenfahrzeuge, einschließlich Anhängern und Sattelaufliegern, müssen in einem sicheren Zustand gehalten werden und unterliegen den in-

- nerstaatlichen Rechtsvorschriften; der Besichtigter muss sich jedoch vergewissern, dass der Korpus der CTU in einem guten Zustand zu sein scheint; und
- .2 die Zurrpunkte müssen nach internationalen Normen angebracht und auf ihre Unversehrtheit überprüft werden.
- 23 Tanks und Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGCs) müssen ein Metallschild gemäß Kapitel 6 des IMDG-Codes, seine Gültigkeit und gegebenenfalls das Datum der regelmäßigen Überprüfungen und Prüfungen aufweisen:
- .1 das Metallschild an ortsbeweglichen Tanks, wie in den Absätzen 6.7.2.20, 6.7.3.16 und 6.7.4.15 des IMDG-Codes beschrieben;
 - .2 das Metallschild auf MEGCs, wie in Absatz 6.7.5.13 des IMDG-Codes beschrieben;
 - .3 das Metallschild an Straßentanks für die Beförderung auf See (IMO Typ 4), wie in Absatz 6.8.3.1.3.4 des IMDG-Codes beschrieben;
 - .4 das Metallschild an Straßentanks für die Beförderung auf See (IMO Typ 6), wie in Absatz 6.8.3.2.3.4 des IMDG-Codes beschrieben;
 - .5 das Metallschild an Straßentanks für die Beförderung auf See (IMO Typ 8), wie in Absatz 6.8.3.3.3.4 des IMDG-Codes beschrieben; und
 - .6 die Metallschilder an Tanks können Kennzeichnungen aufweisen, die in anderen Vorschriften vorgeschrieben sind.
- 24 Tanks, MEGCs und CTUs müssen daraufhin überprüft werden, ob ihr Zubehör in einwandfreiem Zustand und ordnungsgemäß angebracht ist.
- 25 Besichtigter dürfen nicht versuchen, Tank- oder Druckgasgeräte zu handhaben, wenn sie nicht dafür ausgebildet sind.

Ladungen

- 26 Die folgenden Punkte müssen vom Besichtigter überprüft werden:
- .1 Plakatierung und Kennzeichnung von CTUs;
 - .2 Verpackung;
 - .3 Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken;
 - .4 das Packen von CTUs und die Trennung von gefährlichen Gütern;
 - .5 Blockierung;
 - .6 Sicherung; und
 - .7 Schädlingsbefall.

Plakatierung und Kennzeichnung von CTUs

- 27 Die in oder auf einer CTU beförderte Ladung erfordert möglicherweise eine Kennzeichnung/Plakatierung, um Personen vor möglichen Risiken zu warnen. Diese Kennzeichnungen/Placards müssen auf der CTU verbleiben, bis die Ladung ausgepackt und die CTU nötigenfalls gereinigt worden ist.

- .1 Nach Feststellung der Gefahren und der Klassifizierung der Güter muss der Besichtigter bestätigen, dass die CTUs gemäß der Bestimmung des Kapitels 5.3 des IMDG-Codes deutlich mit den entsprechenden Placards und Kennzeichen versehen sind.
 - .2 Eine CTU, die gefährliche Güter oder Rückstände von gefährlichen Gütern enthält, muss deutlich mit Placards versehen sein, und zwar wie folgt:
 - .1 Frachtcontainer, Anhänger oder ortsbewegliche Tank: eins auf jeder Seite und eins an jedem Ende der Einheit;
 - .2 Eisenbahnwagen: mindestens auf jeder Seite;
 - .3 Mehrkammertanks, die mehr als einen gefährlichen Stoff oder deren Rückstände enthalten: entlang jeder Seite an den Positionen der betreffenden Kammern; und
 - .4 jede andere CTU: mindestens auf beiden Seiten und auf der Rückseite der Einheit.
- 28 Der richtige technische Name des Inhalts muss mindestens auf beiden Seiten des Folgenden angegeben sein:
- .1 Tankbeförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern;
 - .2 Schüttgutcontainer, die gefährliche Güter enthalten; oder
 - .3 jede andere CTU, die verpackte gefährliche Güter einer einzigen Ware enthält, für die kein Placard, keine UN-Nummer und kein Kennzeichen für Meeresschadstoffe erforderlich sind.
- 29 Die UN-Nummer für die Güter und, falls erforderlich, andere Plakatierungen und Kennzeichnungen, wie z. B. erhöhte Temperatur, Meeresschadstoff, begrenzte Menge und Begasungswarnzeichen, wie im IMDG-Code vorgesehen, müssen angebracht sein.
- 30 Im Falle der Klasse 7 muss die auf dem Placard angegebene Transportkennzahl (transport index, TI) durch eine Messung des Strahlungsniveaus gemäß Absatz 5.1.5.3 des IMDG-Codes und/oder durch Berechnung (Summe der TI der Versandstücke) überprüft werden.
- 31 Wenn flexible Tankbehälter mit flüssigen Massengütern in einer geschlossenen CTU befördert werden, müssen die Türen mit dem entsprechenden Warnschild versehen sein.

Verpackung

- 32 Besichtigter müssen Folgendes überprüfen:
- .1 Enthält die Verpackung die Ladung?
 - .2 Verringert die Verpackung das Risiko von Schäden an Leben und Umwelt?
 - .3 Schützt die Verpackung die Ladung?
 - .4 Wurde ein Versandstück beschädigt oder ist es zusammengesunken?
 - .5 Ist die Verpackung für die beförderte Ladung geeignet?

- 33 Der Besichtigter muss sich insbesondere darüber vergewissern,
- .1 dass der Zustand der Versandstücke nicht die stabile und sichere Stauung der Ladung in der CTU beeinträchtigt;
 - .2 dass es keine Anzeichen für ein Austreten der Ladung in allen Zuständen (Dampf, fest oder flüssig) gibt;
 - .3 dass, sofern erforderlich, die Verpackung für gefährliche Güter geeignet ist:
 - .1 dass die Art der Verpackung für die Güter nach der geltenden Verpackungsanweisung der Gefahrgutliste zulässig ist;
 - .2 dass die Verpackung eine nach Absatz 4.1.1.3 des IMDG-Codes zugelassene Bauart ist;
 - .3 dass die zugelassene(n) Verpackungsgruppe(n) der Bauart (X, Y oder Z) mit der Verpackungsgruppe der Güter (I, II oder III) übereinstimmen;
 - .4 dass Einzelverpackungen, die für Flüssigkeiten verwendet werden, für Flüssigkeiten zugelassen sind;
 - .5 dass bei Kunststofffässern und Kanistern sowie Kunststoff-Innengefäßen von Großpackmitteln (intermediate bulk containers, IBCs) die fünfjährige Verwendungsdauer nicht überschritten ist; und
 - .6 dass bei starren IBCs die in Absatz 4.1.2.2.1 des IMDG-Codes vorgeschriebenen Überprüfungszeiträume nicht überschritten worden sind.

Kennzeichnung und Bezeichnung von Versandstücken

- 34 Alle Versandstücke müssen so gekennzeichnet sein, dass die Anforderungen an die Handhabung vom Einpacker und vom Auspacker erkannt werden können.
- 35 In Anhang 1 der Anlage 7 des CTU-Codes sind die Kennzeichnungen aufgeführt, die auf dem Versandstück anzubringen sind, um auf die Handhabungs- und Verpackungsanweisungen hinzuweisen. Die Besichtigter müssen alle Versandstücke identifizieren, die nicht in Übereinstimmung mit diesen Kennzeichnungen verpackt sind, insbesondere:
- .1 Nicht stapeln;
 - .2 Oben; und
 - .3 Zulässiger Temperaturbereich.
- 36 Bei gefährlichen Gütern muss der Besichtigter überprüfen, ob die folgenden Kennzeichen und Gefahrenzettel auf der Verpackung vorhanden sind:
- .1 richtiger technischer Name für die gefährlichen Güter;
 - .2 UN-Nummer;
 - .3 andere besondere Kennzeichnungsvorschriften (z. B. Kennzeichen für Meeresschadstoffe); und
 - .4 entsprechender Gefahrenzettel; bei Klasse 7 muss die Transportkennzahl (TI) auf dem Gefah-

renzettel durch eine Messung des Strahlungsni-
veaus gemäß Absatz 5.1.5.3 des IMDG-Codes
überprüft werden.

Packen von CTUs und Trennung von gefährlichen Gütern⁵

- 37 Die folgenden Punkte müssen vom Besichtigter überprüft werden:
- .1 die Masse der Ladung ist gleichmäßig auf dem Boden verteilt (CTU-Code, Anlage 7, Absatz 3.1);
 - .2 schwere Versandstücke sind ausreichend auf Lagerbalken zur Lastverteilung abgestützt (CTU-Code, Anlage 7, Absätze 3.1.2 und 3.1.3);
 - .3 der Schwerpunkt liegt etwa auf mittlerer Länge der CTU oder stimmt mit dem CTU-Lastverteilungsdiagramm überein (CTU-Code, Anlage 7, Absätze 3.1.4 bis 3.1.7);
 - .4 die in Anlage 7, Absatz 3.2 des CTU-Codes beschriebenen Packtechniken werden befolgt;
 - .5 alle gefährlichen Güter, die als Teil einer gemischten Ladung befördert werden, müssen in der Nähe der Tür verpackt sein und die richtige Trennung von anderen gefährlichen Gütern muss beibehalten werden:
 - .1 die Trenntabelle in Absatz 7.2.4 des IMDG-Codes wurde korrekt bezüglich der Gefahrenklassen und der Zusatzgefahren angewendet;
 - .2 die spezifischen Trennvorschriften gemäß Spalte 16b der Gefahrgutliste wurden eingehalten;
 - .3 die spezifischen Trennvorschriften für die verschiedenen Verträglichkeitsgruppen der Klasse 1 wurden eingehalten (Absatz 7.2.7.1.4 des IMDG-Codes); und
 - .4 die Trennvorschriften in Bezug auf Nahrungs- und Futtermittel wurden eingehalten (Absatz 7.3.4.2.1 des IMDG-Codes).

Blockieren

- 38 Ladungen müssen möglicherweise blockiert werden, um horizontale Bewegungen zu verhindern (CTU-Code, Anlage 7, Absätze 2.3 und 4.2). Gegebenenfalls muss der Besichtigter Folgendes überprüfen: Leerräume sind mit Staumaterial, Pappe, Luftkissen oder anderem geeigneten Material ausgefüllt, um die Wahrscheinlichkeit einer Bewegung der Versandstücke/Ladung während der Beförderung auf ein Minimum zu reduzieren (CTU-Code, Anlage 7).

Sichern

- 39 Während der Beförderung kann die CTU Beschleunigungen in vertikaler sowie in Längs- und Querrichtung ausgesetzt sein, wobei auf jeden Ladungsge-

⁵ Das ordnungsgemäße Packen von CTUs ist für die sichere Beförderung der Ladung vom Versender zum Empfänger unerlässlich, und der CTU-Code enthält umfangreiche Informationen und eine umfangreiche Anleitung zu den Packvorgängen und -praktiken (Kapitel 9 und Anlage 7).

genstand Kräfte wirken, die proportional zu seiner Masse sind. Die Besichtigter müssen sich vergewissern, dass das Packen und die Sicherung dem CTU-Code (Anlage 7, Abschnitt 4) bzw. den geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften entsprechen.

Schädlingsbefall

- 40 Der Besichtigter muss feststellen, ob es Anzeichen von Schädlingsbefall gibt.
- 41 Es wird anerkannt, dass die ordnungsgemäße Identifizierung von Schädlingsbefall möglicherweise nicht in den Zuständigkeitsbereich des Besichtigers fällt oder ihm nicht bekannt ist; daher muss der Besichtigter, wenn er Anzeichen von Schädlingsbefall feststellt, dies so bald wie möglich der für Schädlingsbefall zuständigen Behörde melden.

Regelungen bei Mängeln

- 42 Richten Sie ein Verfahren für die Ausstellung von Mängelberichten ein, mit denen eine CTU außer Betrieb gesetzt oder die Ladung aufgehoben wird, und/oder für entsprechende Sanktionsmaßnahmen.

43 Allgemeine Verfahren

- .1 Erstellen Sie einen Mängelbericht, in dem die Nichteinhaltung detailliert beschrieben und die erforderlichen Abhilfemaßnahmen erläutert werden. Bei Unstimmigkeiten, die schnell behoben werden, muss der Besichtigter dies in den offiziellen Unterlagen vermerken.
- .2 Kennzeichnen Sie die CTU, damit ersichtlich ist, dass die CTU außer Betrieb genommen und/oder die Ladung aufgehoben wurde. Die Kennzeichnung muss auf mehr als einer Seite der CTU ausreichend sichtbar sein. Die Kennzeichnung darf zwar nicht dauerhaft, aber auch nicht leicht zu entfernen sein. Die Verwendung eines großen Aufklebers kann sinnvoll sein.
- .3 Die Anlage, in deren Besitz sich die CTU befindet, und der Betreiber der CTU sind unverzüglich über die mangelhafte CTU oder Ladung zu informieren.
- .4 Melden Sie Mängel der jeweils zuständigen Behörde in Fällen, in denen die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter infolge schwerwiegender oder wiederholter Verstöße durch ein Unternehmen mit Sitz im Gebiet einer anderen zuständigen Behörde gefährdet ist.

44 Schwerwiegende strukturelle Mängel

- .1 Wird bei einem Container der unter das Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC) fällt, festgestellt, dass er schwerwiegende strukturelle Mängel aufweist oder nicht wie vorgeschrieben untersucht wurde, muss der Besichtigter den Container außer Betrieb setzen.
- .2 Es müssen eindeutige Festhalteerklärungen verwendet werden. Der folgende Mustertext kann sowohl für den Mängelbericht als auch für die Kennzeichnung eines Containers mit schwerwiegenden strukturellen Mängeln geeignet sein: „Vor dem Umladen oder der Wiederverwendung im internationalen Verkehr muss dieser Container

gemäß den von (zuständige Justizbehörde einfügen) vorgeschriebenen Verfahren erneut auf seine Übereinstimmung überprüft werden/Prior to reloading or reuse in international transportation, this container must be reinspected for compliance in accordance with the procedures prescribed by (insert appropriate legal authority)“.

- .3 CTUs, die gefährliche Güter mit mangelhaften Zurrpunkten befördern, bei denen mangelhafte Zurrpunkte zur Sicherung der Ladung verwendet wurden, müssen aufgehoben werden.

45 Ladungsmängel

- .1 Ladung, die nicht den Bestimmungen des IMDG-Codes entspricht, muss aufgehoben werden.
- .2 Besteht eine unmittelbare Verletzungs- und/oder Schadensgefahr durch mangelhafte Stauung, Sicherung und/oder Trennung von Gütern innerhalb der CTUs, müssen geeignete Abhilfemaßnahmen getroffen werden, um den Mangel zu beheben.
- .3 Die Art des Mangels muss dabei helfen zu bestimmen, wer ihn beheben muss.
- .4 Handelt es sich bei einem Mangel um die Nicht- oder Falschdeklaration der Ladung, der Verpackung der Ladung, des Zettels oder anderer Angaben als die Sendung ursprünglich zur Beförderung angeboten und angenommen wurde, so muss der ursprüngliche Versender oder Spediteur zur Verantwortung gezogen werden. Der Besichtigter muss es vermeiden, Maßnahmen gegen das Schiff, den Beförderer oder die Hafenanlage zu ergreifen, nur weil diese am leichtesten zugänglich sind.

46 Schädlingsbefall

- .1 Anzeichen von Schädlingsbefall müssen der für Schädlingsbefall zuständigen Behörde unter Angabe der folgenden Informationen gemeldet werden:
- .1 Überprüfungsdatum;
- .2 Herkunftsort der CTU;
- .3 Ort des Schädlingsbefalls (außen, innen und/oder die Ladung);
- .4 Art des Schädlingsbefalls; und
- .5 geplantes Datum der Weiterreise, einschließlich des Bestimmungsorts, soweit bekannt.
- .2 Wenn die für Schädlingsbefall zuständige Behörde nicht anwesend sein kann, bevor die CTU für die Weiterbeförderung vorgesehen ist, muss sie die Einzelheiten der Überprüfung an die für Schädlingsbefall zuständige Behörde des nächsten Bestimmungsortes der CTU, sofern bekannt, weiterleiten.

Folgeverfahren

- 47 Legen Sie ein Verfahren zur Überwachung der aufgehobenen Ladung fest.

48 Legen Sie Folgeverfahren für außer Betrieb genommene CSC-Container mit schwerwiegenden strukturellen Mängeln fest.

- .1 Ein CSC-Container, der aufgrund schwerwiegender struktureller Mängel aus dem Verkehr gezogen wurde, muss gemäß dem vom Eigentümer vorgeschriebenen Programm repariert und erneut überprüft werden. Vor der Wiederinbetriebnahme eines CSC-Containers muss der Eigentümer dem Besichtigter schriftlich mitteilen, dass der CSC-Container wieder in Übereinstimmung mit CSC oder einer anderen anwendbaren Norm gebracht worden ist.
- .2 In Fällen, in denen die Bereitschaft zur Reparatur eines CSC-Containers gemäß den geltenden Normen nicht gegeben ist, kann der Containereigentümer den beschädigten Container aus dem internationalen Verkehr ziehen und dem Besichtigter einen entsprechenden Nachweis vorlegen.
- .3 Das Entfernen der in Absatz 43.2 genannten Kennzeichnungen darf nur vom Besichtigter genehmigt werden.

49 Legen Sie ein Verfahren zur Weiterverfolgung von CSC-Containern, bei denen Mängel festgestellt wurden, fest, das die Benachrichtigung des CTU-Betreibers und die Auferlegung von Beförderungsbeschränkungen erfordert.

50 Die für Schädlingsbefall zuständige Behörde muss die Verfahren festlegen und öffentlich zugänglich machen, die sie bei CTUs anwenden wird, bei denen gemäß Absatz 46 Anzeichen von Schädlingsbefall festgestellt wurden.

Überprüfung und Aufzeichnung der Ergebnisse der Überprüfung und des Mängelprotokolls

51 Die Überprüfungsergebnisse und -mängel müssen aufgezeichnet und archiviert werden, damit der gemäß Absatz 5 dieses Rundschreibens angeforderte Bericht erstellt werden kann.

Anhang

Aufzeichnung von Überprüfungsergebnissen und Mängeln

Land _____

	Anzahl	Prozentsatz
Gesamtanzahl der überprüften CTUs		
– Anzahl der überprüften CTUs mit deklarierten gefährlichen Gütern		
– Anzahl der überprüften CTUs mit nicht deklarierten gefährlichen Gütern (4)		
– Anzahl der überprüften CTUs mit falsch deklarierten gefährlichen Gütern (4)		
Gesamtanzahl der überprüften CTUs mit Mängeln		
<i>Anzahl der CTUs mit Mängeln:</i>		
– mit deklarierten gefährlichen Gütern		

	Anzahl	Prozentsatz
– mit nicht deklarierten gefährlichen Gütern (4)		
– mit falsch deklarierten gefährlichen Gütern (4)		
– die keine gefährlichen Güter befördern		
– die innerhalb des Landes, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, bepackt wurden		
– die außerhalb des Landes, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, bepackt wurden		
Arten von festgestellten Mängeln		
Austretende oder durchfeuchtende Ladung (9)		
<i>Dokumentation: (15-19)</i>		
– Erklärung für gefährliche Güter		
– Container-/Fahrzeugpackzertifikat		
– Nicht oder falsch deklarierte Ladung		
– Begaste CTU		
– CTU mit Stoffen, die ein Erstickungsrisiko darstellen und nicht vollständig gelüftet wurden		
Ungültige Daten der regelmäßigen Überprüfung des ortsbeweglichen Tankcontainers (19)		
Ortsbewegliche Tanks oder Straßentankfahrzeuge, die nicht unter CSC fallen (ungeeignet oder beschädigt) (19)		
<i>CSC-Schild: (20-23)</i>		
– Schild fehlt oder ist beschädigt		
– CTU überfällig für Überprüfung		
– Ungültiges Schild		
Strukturelle Sicherheit (20-25)		
Plakatierung und Kennzeichnung von CTUs (27-31)		
Verpackung (ungeeignet oder beschädigt) (32-33)		
Kennzeichnung und Bezeichnung von Versandstücken (34-36)		
Stauung/Sicherung/Trennung der Ladung (37)		
Packen von CTUs (37)		
Schwerwiegende strukturelle Mängel (44)		
Blockieren (38)		
Sichern (39)		
Schädlingsbefall (Anzahl der CTUs, bei denen Schädlingsbefall festgestellt wurde) (46)		

Anmerkung: Die Verweise in Klammern beziehen sich auf die Absätze in der obigen Anlage.