

VCI Informationsveranstaltung 09.11.2026

Gefahrgutvorschriften 2027
Ausblick und Entwicklungen

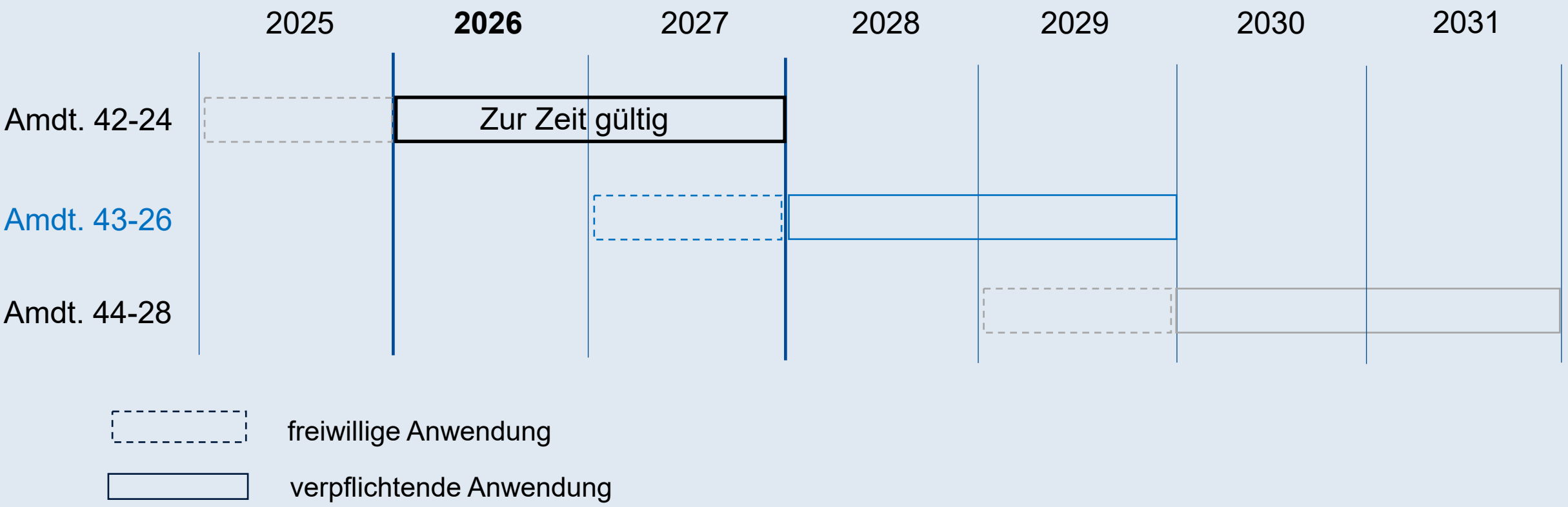
IMDG-Code Amdt. 43-26 und
Plastic Pellets

Gerhard Bruß, BASF SE,
Global Transportation & Distribution Safety

BASF
We create chemistry

Bild mit freundlicher Unterstützung von KI

Inkrafttreten der IMDG-Code Amendments



Das Amdt. 43 wurde am 21. Mai 2026 auf der 111. Sitzung des IMO Maritime Safety Committee (MSC) für Inkrafttreten 01.Januar 2028 durch Resolution MSC 587 (111) beschlossen.

BASF
We create chemistry

Hinweis zur Übersicht der relevanten Änderungen im IMDG-Code:

Die verkehrsträgerübergreifenden Änderungen des Amdt. 43-26 sind weitgehend mit den Änderungen des ADR/RID/ADN harmonisiert und wurden im Vortrag ADR/RID präsentiert.

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden in diesem Vortrag daher nur die IMDG-spezifischen Änderungen genannt.

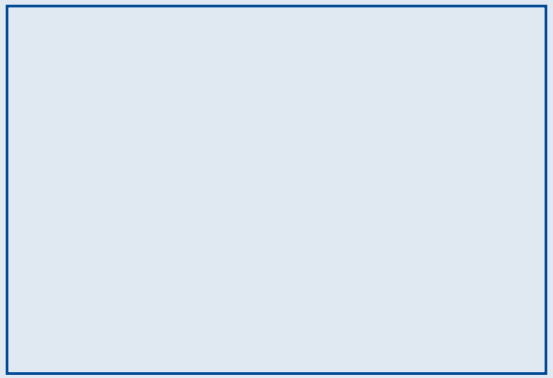
We create chemistry

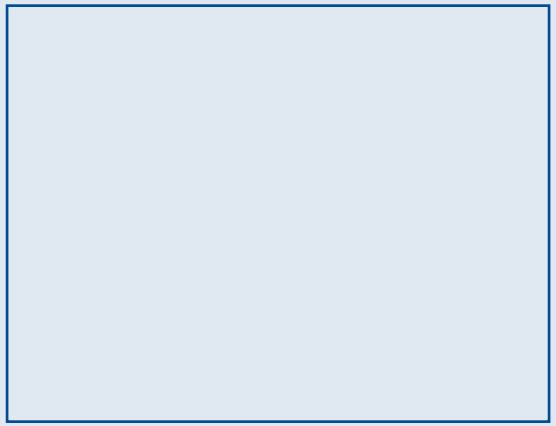
Teil 1 - Allgemeine Vorschriften, Begriffsbestimmungen, Unterweisung

- Gefährliche Güter, deren Beförderung **verboten** ist

  - 1.1.3.1

    Für Fahrzeuge, deren Beförderung verboten ist, wird auf die neue Sondervorschrift 980 verwiesen

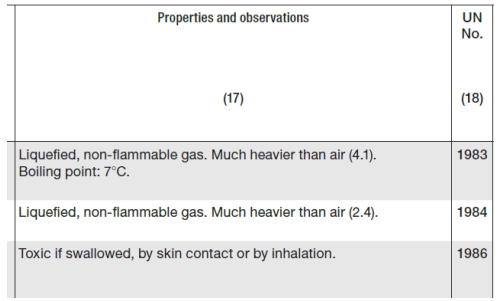




BASF
We create chemistry

Teil 3 – Gefahrgutliste, Sondervorschriften und Ausnahmen

- **3.2.1 Struktur der Gefahrgutliste**
  - Eine neue Anmerkung zu Spalte 17 enthält eine Tabelle mit **Beispielen für Eigenschaften**, die in Spalte 17 der Gefahrgutliste in Kapitel 3.2 aufgeführt werden können
  - Es werden Beispiele genannt, die für alle Klassen gelten, sowie klassenspezifische Beispiele:



Properties and observations (17)	UN No. (18)
Liquefied, non-flammable gas. Much heavier than air (4.1). Boiling point: 7°C.	1983
Liquefied, non-flammable gas. Much heavier than air (2.4).	1984
Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	1986

Eigenschaften für alle Klassen (Beispiele)	
Aggregatzustand (fest, flüssig, gasförmig)	Wirkung auf den Menschen (z. B. reizend, austrocknend usw.)
Form (z. B. Flocken, Pulver, Kristalle usw.)	Reaktivität (z. B. mit Wasser, Luft, Feuchtigkeit usw.)
Farbe	Zersetzung (z. B. bei Hitze, Feuer oder Wasser)
Geruch	Gefrier-/Schmelzpunkt
Mischbarkeit/Löslichkeit	Dampfdruck
Dichte	

Klasse	Klassenspezifische Eigenschaften (Beispiele)
Klasse 2	Siedepunkt, obere/untere Explosions- bzw. Entzündbarkeitsgrenze, Expansionsverhältnis, Dichte im Verhältnis zu Luft
Klasse 3	Siedepunkt, Siedebeginn, Flammpunkt, Viskosität
Klasse 6.1	Toxizitätsweg, Toxizitätsgrad (LD50, LC50, gesättigte Dampfkonzentration bei 20 °C)
Klasse 8	Korrosivität gegenüber Metall oder Haut, pH-Wert
Klasse 9	Eine der obigen oder andere geeignete Eigenschaften

BASF
We create chemistry

Teil 3 – Gefahrgutliste, Sondervorschriften und Ausnahmen

- **3.3.1 Sondervorschriften**
- **SV 961 Fahrzeuge die den Vorscheiften des IMDG-Code nicht unterliegen**
  - Redaktionelle Änderungen
- **SV 962 Fahrzeuge die der Klasse 9 zuzuordnen sind**
  - Redaktionelle Änderungen und
  - Klarstellung: Bei der Beförderung in einer Ladungstransporteinheit (CTU) gelten die Kennzeichnungsvorschriften des Kapitels 5.3, unabhängig davon, ob das Fahrzeug verpackt oder unverpackt ist.

BASF
We create chemistry

Teil 3 – Gefahrgutliste, Sondervorschriften und Ausnahmen

3.3.1 Sondervorschriften – SV980 (neu)

- Diese Sondervorschrift gilt nicht für **Fahrzeuge, die von einem Fahrgast mit eigener Antriebskraft an Bord gefahren werden** (Ro-Ro-Schiffe)

  Der Absender hat den Sicherheitszustand des Fahrzeugs vor der Aufgabe zur Beförderung zu beurteilen.

  Ein Fahrzeug darf **nicht zur Beförderung aufgegeben werden**, wenn es nach 1.1.3.1 verboten ist oder wenn es:

  1. **Leckagen** an Batterie, Motor, Brennstoffzelle, Druckgasflasche oder Druckspeicher, Kraftstoffsystem oder Bremssystem aufweist oder Anzeichen dafür zeigt, soweit zutreffend; oder

  2. **Schäden an elektrischen Einrichtungen** (einschließlich, aber nicht beschränkt auf durchgescheuerte oder beschädigte Kabel) aufweist oder Anzeichen dafür zeigt; oder

  3. **Schäden an Rückhaltesystemen (SRS)** (z. B. Airbags, Gurtstraffer) aufweist oder Anzeichen dafür zeigt; oder

  4. **extremen Ereignissen ausgesetzt war** (z. B. Überschwemmung, Hurrikan, Tsunami, Brand, Eintauchen).

  Trifft eine der oben genannten Bedingungen zu, darf das Fahrzeug nicht zur Beförderung aufgegeben werden, es sei denn, es wurden Korrekturmaßnahmen ergriffen. Diese Korrekturmaßnahmen sind hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu bewerten, um sicherzustellen, dass die Bedingung(en) nicht mehr zutreffen.

  Batterien, die der Sondervorschrift 376 unterliegen, müssen entfernt werden.

  Fahrzeuge, die als Abfall befördert werden, unterliegen ebenfalls den Vorschriften des Abschnitts 2.0.5."

BASF
We create chemistry

Teil 7 – Vorschriften für die Beladung

- **7.3.3 Beladung von Ladungstransporteinheiten**
  - 7.3.3.7 Sofern nicht anders angegeben, sind Verpackungen, die einer **Stapelprüfung** unterzogen wurden, **in derselben Ausrichtung zu verladen**, in der die Prüfmuster getestet wurden.

    Hinweis: Die Stapelprüfung wird **im Allgemeinen auf der Oberseite** der Verpackung durchgeführt. Daher sollten Packstücke – mit Ausnahme von Säcken – auf ihrer Oberseite gestapelt werden, sofern nicht anders angegeben.



Bild KI-generiert, ohne Gefahrzettel

- **7.3.7 Güterbeförderungseinheiten unter Temperaturkontrolle**
  - 7.3.7.4 Die Messung ist im Luftraum der Einheit mit zwei ~~voneinander unabhängigen~~, **separat mit Strom versorgten** Messgeräten durchzuführen.



BASF
We create chemistry

Anhang A - Notfallmaßnahmen

- **Neue Einträge für geänderte, bzw. neue UN-Nummern**

UN No.	EmS Fire	EmS Spill
2348	F-E	S-D
2862	F-A	S-A
3561	F-A	S-B
3562	F-A	S-B
3563	F-A	S-I
3564	F-A	S-I

BASF
We create chemistry

Anhang A – Liste der allgemeinen- und nicht anderweitig spezifizierten (N.O.S.) Eintragungen

- Für die Unterklasse 6.1 werden die folgenden neuen Einträge hinzugefügt:

6.1		2020	CHLOROPHENOLS, TOXIC, SOLID, N.O.S.
6.1		2021	CHLOROPHENOLS, TOXIC, LIQUID, N.O.S.

- Für die Klasse 8 werden die folgenden neuen Einträe hinzugefügt:

8	6.1	3561	CHLOROPHENOLS, CORROSIVE, TOXIC, SOLID, N.O.S.
8		3562	CHLOROPHENOLS, CORROSIVE, SOLID, N.O.S.

BASF
We create chemistry

Anhang 7 – Checkliste zur Ermittlung des erforderlichen Kompetenz- und Kapazitätsaufbaus

- **IMO-internes Bewertungsinstrument** im Verfahren zur Änderung des IMDG-Codes

  Die mit der Ausarbeitung der Änderungen betraute IMO-Arbeitsgruppe soll die möglichen „capacity-building implications“ der geplanten IMDG-Code-Änderungen anhand der Methodik aus MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.6 bewertet hat. Die ausgefüllte Checkliste wurde anschließend als Annex 7 beigefügt und soll zusammen mit den Draft Amendments 43-26 weiter betrachtet werden.

  Es geht nicht primär um die Kompetenzanforderungen an Unternehmen oder einzelne Mitarbeiter, sondern darum, ob eine Änderung international bei den IMO-Mitgliedstaaten zusätzlichen Implementierungs- oder Unterstützungsbedarf auslöst.

  Die Checkliste zur Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich des erforderlichen Kompetenz- und Kapazitätsaufbaus gliedert sich in Auswirkungen für Verwalztung und Behörden sowie für die Industrie

BASF
We create chemistry

Anhang 7 – Checkliste zur Ermittlung des erforderlichen Kompetenz- und Kapazitätsaufbaus (Amdt. 43-26)

Nur zur Information – IMO internes Bewertungsinstrument

1 For Administrations	Answer	Comment
Is new legislation required?	**No**	Existing legislation implementing the IMDG Code can be used. Note: Depending on the national legislative process in force to implement amendments to international instruments to which they are Parties.
Is there a requirement for new equipment and/or systems?	**No**	
Does equipment manufacturing capacity exist internationally?	Not applicable	
Do equipment repair/servicing facilities exist internationally?	Not applicable	
Is there capacity to develop new systems?	Not applicable	
Will the implementation require additional financial resources?	**No**	Administrations would not need to develop new systems with financial implications to implement the updated requirements in the IMDG Code. [1]
Is there a need for additional human resources or new skills?	**No**	See [1]
Will there be a need to upgrade current infrastructure?	**No**	See [1]
Is there enough lead time towards implementation?	**Yes**	These amendments to the IMDG Code may be applied voluntarily from 1 January 2027 pending their official entry into force on 1 January 2028.
Will a rapid implementation procedure be adopted?	**No**	
Is there a substantial modification of existing standards?	**No**	
Will a guide to implementation be needed?	**No**	

BASF
We create chemistry

Anhang 7 – Checkliste zur Ermittlung des erforderlichen Kompetenz- und Kapazitätsaufbaus (Amdt. 43-26)

Nur zur Information – IMO internes Bewertungsinstrument

2 For the industry	Answer	Comment
Would the industry require new and/or enhancement of existing systems?	**No**	The amendments are primarily amendments to facilitate the safe transportation of dangerous goods by vessel through routine amendments to the IMDG Code for harmonization purposes.
Does capacity exist internationally to develop new systems?	Not applicable	
Is there a need for additional training of seafarers?	**No**	No additional training other than the currently required IMDG Code initial and recurrent training.
Do related and validated training courses exist?	**Yes**	IMO Model Course 1.10 related to Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes.
Are sufficient simulation training courses available internationally?	Not applicable	
Will there be a requirement for new equipment?	**No**	
Does manufacturing capacity exist internationally?	Not applicable	
Is there repair/servicing and/or retrofitting and does maintenance capacity exist internationally?	Not applicable	

BASF
We create chemistry

Seetransport von Plastic Pellets - Sachstand

Ereignisse beim Schiffstransport von Kunststoffgranulaten und geschredderten Kunststoffabfällen führten zur Initiative von IMO Mitgliedsstaaten mit dem Ziel, regulatorische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit einzuführen



Säuberung von Stränden auf Sri-Lanka nach Havarie der X-Press Pearl im Mai 2021





„Environmental emergency after millions of tiny plastic pellets began washing up on its shores after a cargo spill, in mid-December, from the Toconao, a Liberia-registered vessel chartered by shipping giant Maersk" (euronews.green, 12.01.2024)

- **Vorschlag Norwegens und Sri Lankas bei IMO, Kunststoffgranulate gemäß IMDG-Code als „Meeresschadstoff" einzustufen**
- **Begründung:** Massenfreisetzung von Kunststoffabfällen aus Schiffen, beispielsweise bei Unfällen.
- **Rechtfertigung:** Die Einstufung als Gefahrgut führt zu einer stärkeren Beachtung, einer besseren Handhabung und einer geeigneteren Verpackung.

BASF
We create chemistry

Seetransport von Plastic Pellets - Sachstand

- DGAC und CEFIC haben 2023 ein Positionspapier mit Argumenten **gegen** die verbindliche Einstufung von **Kunststoffgranulat als Gefahrgut** bei IMO eingereicht
  - Freisetzungen auf See hauptsächlich durch Container verursacht, die über Bord gehen oder unter außergewöhnlichen Umständen beschädigt werden.
  - Verpackungsvorschriften werden voraussichtlich die Umweltrisiken nach Seeunfällen, bei denen ein Frachtcontainer verloren gegangen ist, oder durch Transportschäden in seiner Unversehrtheit beeinträchtigt wurde, nicht verringern.
  - Kunststoffgranulat ist weder nach den UN-Modellvorschriften noch nach dem GHS ein Gefahrgut und erfüllt nicht die GHS-Kriterien für die Einstufung als Meeresschadstoff, wie sie in MARPOL Anlage III Anhang I und im IMDG-Code angewendet werden. Die Einstufung als Gefahrgut würde die Menge der abgefertigten Gefahrgüter erheblich erhöhen, den Fokus auf tatsächliche Gefahrgüter verringern. Die Zahl der im Gefahrgutmanifest eines Schiffes ausgewiesenen Frachtcontainer würde dramatisch ansteigen und die Aufmerksamkeit von den tatsächlichen Gefahrgütern an Bord ablenken, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, um die Sicherheit von Schiff und Besatzung zu gewährleisten.

- Ergebnis der Diskussionen bei IMO PPR10 Subcommittee im April 2023
  - Zweistufiger Ansatz
    - Entwicklung eines IMO Circular zu Verpackung, Stauung und Notifizierung/Benachrichtigung (freiwillige Anwendung)
    - Ausarbeitung von Änderungen an den entsprechenden verbindlichen Rechtsinstrumenten (basierend aus Erfahrungen aus freiwilligen Maßnahmen)

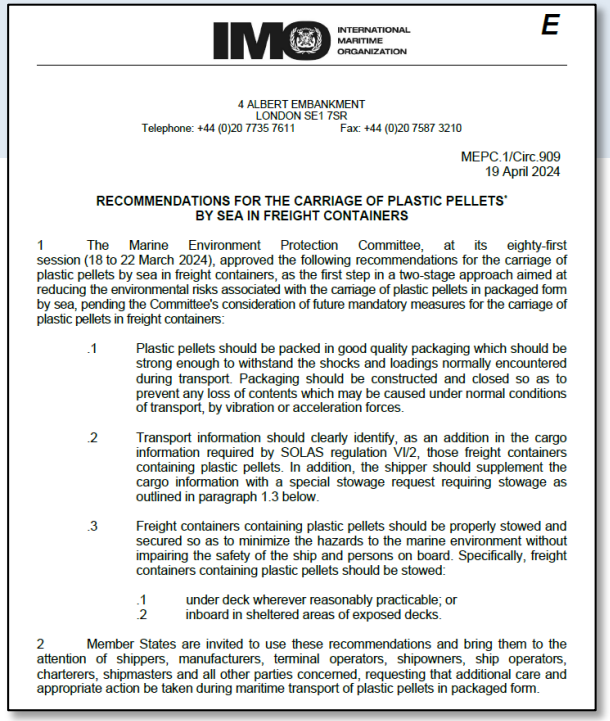
BASF
We create chemistry

Seetransport von Plastic Pellets - Sachstand

- **Ergebnis der IMO-PPR11 – Sitzung Februar 2024**
  - Zweistufiger Ansatz bleibt bestehen:
    - Der MEPC veröffentlicht als ersten Schritt **freiwillige Leitlinien** (MEPC.1/Circ. 909) die als Best-Practice-Standard dienen.
    - Anschließende verbindliche Maßnahmen, die auf den Erfahrungen mit der Umsetzung der freiwilligen Leitlinien aufbauen.

- **Empfehlungen** für die Beförderung von Kunststoffpellets in Frachtcontainern als **erster Schritt** eines zweistufigen Ansatzes
  - Verpackung
  - Identifizierung und Information →
  - Stauen und Sichern

- **Künftige verbindliche Maßnahmen** stehen unter dem Vorbehalt der Prüfung durch den IMO-Ausschuss



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.909
19 April 2024

RECOMMENDATIONS FOR THE CARRIAGE OF PLASTIC PELLETS' BY SEA IN FREIGHT CONTAINERS

1 The Marine Environment Protection Committee, at its eighty-first session (18 to 22 March 2024), approved the following recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers, as the first step in a two-stage approach aimed at reducing the environmental risks associated with the carriage of plastic pellets in packaged form by sea, pending the Committee's consideration of future mandatory measures for the carriage of plastic pellets in freight containers:

.1 Plastic pellets should be packed in good quality packaging which should be strong enough to withstand the shocks and loadings normally encountered during transport. Packaging should be constructed and closed so as to prevent any loss of contents which may be caused under normal conditions of transport, by vibration or acceleration forces.

.2 Transport information should clearly identify, as an addition in the cargo information required by SOLAS regulation VI/2, those freight containers containing plastic pellets. In addition, the shipper should supplement the cargo information with a special stowage request requiring stowage as outlined in paragraph 1.3 below.

.3 Freight containers containing plastic pellets should be properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of the ship and persons on board. Specifically, freight containers containing plastic pellets should be stowed:

.1 under deck wherever reasonably practicable; or
.2 inboard in sheltered areas of exposed decks.

2 Member States are invited to use these recommendations and bring them to the attention of shippers, manufacturers, terminal operators, shipowners, ship operators, charterers, shipmasters and all other parties concerned, requesting that additional care and appropriate action be taken during maritime transport of plastic pellets in packaged form.

Specific code

"PLA"

Special declaration (314 characters)

"Freight container contains plastic pellets in accordance with paragraphs 1.1 and 1.2 of IMO Circular MEPC.1/Circ.909 and is subject to proper securement and stowage under deck wherever reasonably practicable, or inboard in sheltered areas of exposed decks (in accordance with paragraph 1.3 of that Circular)."

Special declaration (only in case of maximum character limitation) (196 characters)

"Contains PLASTIC PELLETS as per MEPC.1/Circ.909 (para. 1.1 and 1.2). Freight container subject to securement and stowage under deck or inboard in sheltered areas of exposed decks (para. 1.3)."

BASF
We create chemistry

Seetransport von Plastic Pellets - Sachstand

- **Mögliche verbindliche Instrumente für die Beförderung von Kunststoffpellets – Optionen der IMO**
  - **Eigene UN-Nummer für Kunststoffpellets im IMDG-Code** – Vorschlag von DE & NL
  - **Änderungen an MARPOL Anhang III**: Aufnahme eines eigenen Kapitels für Kunststoffpellets
  - **Änderungen an MARPOL Anhang V**: Einführung eines Kapitels, das Kunststoffpellets als Abfall behandelt
  - **Entwicklung eines neuen Codes**: Eine eigenständige Regelung
  - **Neuer MARPOL-Anhang**: Eigener Anhang für Kunststoffpellets.
  - **Aufnahme in SOLAS**

- **Aktueller Stand und nächste Schritte**
  - Der PPR-Unterausschuss (PPR14, 25.-29. Januar 2027) erarbeitet auf Grundlage des Rundschreibens (MEPC.1/Circ.909) den Entwurf eines neuen Codes, sowie die erforderlichen Änderungen an **MARPOL-Anhang III und SOLAS**, um den Code in eines oder beide Regelwerke zu integrieren. Anschliessend soll der Entwurf des vorgeschlagenen Codes, sowie die Änderungen an MARPOL-Anhang III und SOLAS dem **MEPC** zur weiteren Bearbeitung vorlegt werden.

BASF
We create chemistry

BASF

We create chemistry