



Mit langem Atem

Wer an der Gemeinsamen Tagung für den internationalen Gefahrguttransport teilnimmt, ist meist schon lange im Vorfeld mit dem Termin beschäftigt. Die Ergebnisse der Herbsttagung.

Die September-Sitzung der „Gemeinsamen Tagung“ im ersten Jahr eines Bienniums dauert traditionsgemäß fast zwei Wochen. Bei dieser Gemeinsamen Herbst-Tagung 2009 gab es:

- zwei Tagungsorte (erste Woche in Bern und zweite Woche in Genf)
- neun Sitzungstage
- 42 formelle Anträge
- 55 informelle Dokumente
- 24 Staaten
- 19 Organisationen

Aber diese Zahlen lassen keine Rückschlüsse auf den wirklichen Arbeitsaufwand für eine solche Gefahrgutkonferenz zu. Die Arbeit beginnt oft bereits vier bis fünf Monate vor einer Tagung, vor allem wenn ein Teilnehmer einen Antrag einreichen möchte. Vom ersten Gedanken an eine mögliche Änderung bis zum Einreichen des fertigen Papieres sind einige Schritte zu befolgen. Der Gedanke muss in verständlicher Weise

zu Papier gebracht und an Verbandsmitglieder oder andere Behörden zur Begutachtung mit der Bitte um Kommentare verteilt werden. Mittels E-Mails und Telefonaten werden inhaltliche und strukturelle Details besprochen. Nicht selten findet erst die vierte oder fünfte Fassung des Antrags die allgemeine Zustimmung.

Spätestens zwölf Wochen vor Tagungsbeginn müssen formale Anträge dem Sekretariat (bei UNO, IMO, ICAO oder OTIF) eingereicht werden. Ab diesem Zeitpunkt muss auf der entsprechen-

den Webseite regelmäßig nachgesehen werden, ob neue Dokumente verfügbar sind. Diese müssen gelesen und teilweise aus den Amtssprachen Englisch oder Französisch in die Landessprache übersetzt werden, um mit anderen Mitgliedern oder Behörden besprochen zu werden und um die eigene Position zu einem Dokument festzulegen. Dabei sind für Industrievertreter diverse Standpunkte denkbar:

• Ein Antrag wird mit ergänzenden Argumenten unterstützt

• Ein Antrag wird mit Gegenargumenten abgelehnt

• Der Antrag betrifft den eigenen Verband nicht (z.B. ist Munition nicht relevant für die chemische Industrie)

• „Man hat keine Einwände“ = man kann die bestehende oder die vorgeschlagene neue Lösung akzeptieren

- Ein Antrag wird mit ergänzenden Argumenten unterstützt
- Ein Antrag wird mit Gegenargumenten abgelehnt
- Der Antrag betrifft den eigenen Verband nicht (z.B. ist Munition nicht relevant für die chemische Industrie)
- „Man hat keine Einwände“ = man kann die bestehende oder die vorgeschlagene neue Lösung akzeptieren

Pro/Kontra-Argumente können im Voraus mit einem INF-Papier (informellen Papier) eingereicht oder während der Diskussion im Plenum mündlich vorgetragen werden.

Nicht zu vergessen seien die Vorbereitungen der nationalen Behörden mit ihren Verbänden. Zur gegenseitigen Meinungsbildung werden während einer Tagung auch die Pausen intensiv genutzt. Nicht selten konnte ein Entscheid während der Kaffeepause oder in einer „Lunchtime working group“ vor einer Abstimmung in eine andere Richtung gelenkt werden.

Schlussendlich müssen nach einer Tagung die Mitgliedsfirmen oder Kollegialbehörden über die getroffenen Entscheide informiert werden: sei es mit einem Tagungsbericht, einer Präsentation bei einem Gefahrgutseminar oder einem Artikel in der Fachpresse.

Summa summarum sind die Delegierten teilweise bis zu sechs Monate mit einer Konferenz beschäftigt. Die Beschäftigung mit einem speziellen Thema kann auch mehrere Jahre dauern. Beispiele dazu gäbe es viele.

Soweit die Vorbereitung: Auf dieser Herbsttagung konnte ein Dauerbrenner endlich zum Abschluss gebracht werden: Im September 2003, also vor sechs Jahren, legte Spanien den ersten Antrag zur Aufnahme von Sicherheitspflichten für Entlader vor. Nun wurde, basierend auf neuen Dokumenten aus Spanien, Schweden, Belgien und von der IRU, eine Entscheidung gefällt. Ein neuer Unterabschnitt 1.4.3.7 wird diese Bestimmungen enthalten. Der Entlader (neu definiert in 1.2.1) muss sich vergewissern, dass die richtigen Güter entladen werden, die Verpackungen, Tanks oder Container nicht zu stark beschädigt sind,

Neu: Der Entlader und seine Pflichten werden in 1.2.1 ADR 2011 definiert.



Begrenzte Mengen: Vorschriften sollen an UN angepasst werden.



Der Entlader muss ab 2011 bestimmte Sicherheitspflichten erfüllen ...

schriften ebenfalls vorsehen werden. Frankreich wird dazu einen Antrag ausarbeiten, in dem die betroffenen UN-Nummern aufgeführt sind. Die Gemeinsame Tagung beschloss, die In-

gefährliche Rückstände entfernt werden, Ventile und Besichtigungsöffnungen verschlossen sind, Wagen/Fahrzeuge oder Container gereinigt und entgiftet werden und dass ungültig gewordene Großzettel beseitigt werden.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Grundsatz einer Harmonisierung der Bedingungen für die Gewährung einer ausgedehnten Frist (15 Jahre) für die wiederkehrende Prüfung von wiederbefüllbaren geschweißten Flaschen aus Stahl für Flüssiggase (LPG) an.

Sie wurden bislang von jedem einzelnen OTIF-Mitgliedstaat bzw. jedem einzelnen ADR-Staat festgelegt. Die zuständige informelle Arbeitsgruppe wird ihre Arbeiten fortsetzen, um die bestehenden Probleme wie zum Beispiel die Begriffsbestimmung für LPG zu lösen.

Das Sekretariat des OTIF informierte die Gemeinsame Tagung über die 4. Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Telematik“. Von einigen Delegierten wurde betont, dass es notwendig ist, die verschiedenen derzeit auf europäischer Ebene im Bereich der intelligenten Beförderungssysteme durchgeführten Arbeiten in Erinnerung zu behalten.

Für die Änderungen der Zuordnung der Anweisungen für ortsbewegliche Tanks sind Übergangsvorschriften vorgesehen worden. Bei Änderung der RID/ADR-Tankcodierung sollten derartige Übergangsvor-



... zum Beispiel, dass gefährliche Rückstände entfernt werden.

bezugnahme der im GHS und in den UN-Modellvorschriften zur Bestimmung des Flammpunkts vorgesehenen Normen zu übernehmen. Die Paragraphen 2.3.3.1.2 sowie 2.3.3.1.6 bis 2.3.3.1.8 werden jedoch beibehalten.

Neue Erkenntnisse: Jod wird künftig als ätzender und giftiger Stoff eingestuft

Es wurde auf Anfrage bestätigt, dass die Beförderung von Titantrichlorid (UN 1838) und Chloracetonitril (UN 2668) in Großpackmitteln (IBC) zukünftig verboten ist. Es gibt keine andere Übergangsvorschrift als die allgemeine sechsmonatige.

Jod wird auf Grund der am Menschen festgestellten Wirkungen als ätzender und giftiger Stoff eingestuft. Diese Klassifizierung entspricht indes nicht der Klassifizierung der europäischen Verordnung Nr. 1272/2008/EG. Es gibt für Jod neu die UN 3495.

Der elektronische Datenaustausch – EDI in Kapitel 5.4 ist Gegenstand einer längeren Diskussion. Es geht unter anderem um die

Frage, ob die im Beförderungspapier geforderten Informationen unverzüglich als Papierdokument produziert werden müssen. Man einigte sich schlussendlich darauf, dass der Absender nur in der Lage sein sollte, dem Beförderer die Informationen als Papierdokument bereitzustellen. Aber bis der papierlose (Gefahrgut-)Transport Realität ist, dürfte noch viel Zeit vergehen ungeachtet der zahlreichen Bestrebungen in dieser Hinsicht.

Das Sekretariat beantragte, die Vorschriften des Kapitels 3.4 des RID/ADR/ADN für die Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern an die Vorschriften des Kapitels 3.4 der UN-Modellvorschriften anzupassen.

Alleine die geplante Übergangsfrist führte zu diversen informellen Papieren der Industrie. Man einigte sich darauf, dass die Anpassung vorgenommen werden soll, aber dass das derzeitige RID/ADR/ADN-System über eine Übergangsvorschrift im Kapitel 1.6 bis zum 30. Juni 2015 weiter verwendet werden kann.

Es wird deshalb gewünscht, dass die Sekretariate der UNECE und der OTIF bis zu diesem Datum freien Zugang zu den Fassungen 2009 des ADR, des ADN und des RID auf ihrer Website gewähren.

Volker Krampe (Beiersdorf) beantragte für den Aerosol-Verband, dass in RID/ADR/ADN die bestehende Logik weiter angewandt wird.

Eine Aufzählung nur der für die Beförderung in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern anwendbaren Vorschriften im Kapitel 3.4 ist anwenderfreundlicher. Dem Antrag wurde nach eingehender Diskussion zugestimmt.

Ein Antrag Schwedens zu umweltgefährdenden Stoffen wurde angenommen. Dieser verlangt, dass für Stoffe, die den Kriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 entsprechen, im Beförderungspapier die Angabe „UMWELTGEFÄHRDEND“ oder gegebenenfalls „MEERESSCHADSTOFF“ gemacht wird. Die Verwendung des Begriffs „Wasserschadstoff“ (Aquatic Pollutant) wird als verfrüht angesehen. ■

Erwin Sigris

Der Autor ist Leiter des Fachbereichs „Transport gefährlicher Güter“ bei SGC Chemie Pharma Schweiz und Mitglied der CEFIC-Delegation bei der Gemeinsamen Tagung.