

Unter Budget-Druck

ENTSCHEIDUNGEN Statt Schneebällen haben die Vertreter des UN-Expertenunterausschusses sich unterschiedliche Mengenbeschränkungen zugeworfen.



UN-SCETDG, 40. TAGUNG

Was besprochen wurde

- Budgetkürzungen
- Korrosivität
- UN 2465, Sondervorschrift 135
- UN 2025, Quecksilberchlorid
- Viskose Flüssigkeiten der Verpackungsgruppe III
- IBC und Feststoffe
- Glühlampen
- Sondervorschrift TP 41 für UN-Nummern 3393 – 3399
- UN, LSA oder SCO als Symbole
- Elektronische Datenidentifizierung

Die Tagungen des Sub-Committees werden traditionell von der Direktorin der „Transport Division“ von UN-ECE (Economic Commission for Europe), Eva Molnar, eröffnet – so auch dieses Mal Ende November 2011 in Genf. In ihrer Ansprache wies sie unter anderem auf Budget-Kürzungen der UN hin, die das UNECE-Sekretariat betreffen können. Dies könnte in Zukunft dazu führen, dass den Gefahrgutkonferenzen weniger Sitzungstage zugestanden werden. Man darf gespannt sein.

Nicht im Sinne der geplanten Budgetkürzungen war jedoch die fehlende Entscheidungsfreudigkeit des UNO-Unterausschusses. Bei einer Mehrzahl der Dokumente kamen die Teilnehmer aus den unterschiedlichsten Gründen zu keiner Entscheidung, so dass diese Anträge im zweiten Jahr des Bienniums nochmals diskutiert werden müssen. Und jedes Mal

beginnt die Diskussion praktisch wieder von vorne.

Eines der zentralen Themen dieser Tagung war „Corrosivity“. Bei der 39. Tagung war beschlossen worden, dem Thema einen halben Sitzungstag zu widmen für eine „Joint GHS/TDG Working Group on corrosivity criteria“. Diese Arbeitsgruppe stand unter Leitung von Robin Foster vom Vereinigten Königreich. Entsprechend hatten Regierungsdelegationen wie auch die Industrie zahlreiche informelle Dokumente dazu eingereicht. Die Ergebnisse der Diskussionen:

- Die Klassifizierung zu Transportzwecken sollte getrennt sein von den Transportbedingungen (z. B. Zuweisung von Verpackungsgruppen)
- Bei Änderungen der Transportbedingungen (z. B. Änderung von PG II zu PG I) sollten die entstehenden Folgeänderungen berücksichtigt werden.

Änderungen sollten nur gemacht werden, wenn belegt werden kann, dass die bestehenden Bestimmungen kein adäquates Sicherheitsniveau bieten

- Im Bewusstsein, dass es für einige Substanzen unterschiedliche Klassifizierungen für Transport und die Verwendung gibt, waren sich die meisten Experten einig, dass die Gründe für diese Unterscheidungen eruiert werden sollten (z. B. unterschiedliche Testmethoden oder Interpretationen der Testresultate)
- Bei den unterschiedlichen Definitionen von „Gewebezerstörung“ in Kapitel 2.8 der Modellvorschriften und in Kapitel 3.2 von GHS war man sich einig, dass trotz unterschiedlichem Wortlaut gleiche Interpretationen herauskommen, da dieselben OECD-Guidelines zu Grunde liegen. Die Texte sollen nun angepasst werden.

- Die Industrie schlug vor, dass eine Liste veröffentlicht werden sollte, worin die Klassifizierungen für Transport sowie für „Supply and use“ aufgeführt werden sollen. Dies soll dazu beitragen, Unterschiede zu identifizieren.

Angesichts der Komplexität des Themas müssen diese Diskussionen bei der kommenden Tagung im Sommer 2012 weitergeführt werden.

Klarstellungen

Die Sondervorschrift (SV) 135, welche der UN 2465 DICHLOROISOCYANURIC ACID, DRY or SALTS zugewiesen ist,

Überraschende Idee: eine „Electronic data identification for E-Freight“

wird auf Antrag von DGAC geändert. Es wird klargestellt, dass DIHYDRATED SODIUM SALT OF DICHLOROISOCYANURIC ACID nicht unter die Klasse 5.1 fällt.

Quecksilberchlorid (Mercurous chloride) fällt neu unter die UN 2025 QUECKSILBERVERBINDUNG, FEST, N.A.G. (Div. 6.1, VG III). Dementsprechend wird die SV 66 geändert. Da Quecksilberchlorid nach Meinung des Unterausschusses nicht in signifikanten Mengen befördert wird, erachtete man einen separaten Eintrag in der Gefahrgutliste als unangemessen.

Für „Viscous liquids in PG III“ (z. B. Farben und Lacke) hat die Luftfahrtorganisation ICAO (in den ICAO T.I.) wie auch die Seeschiffahrtsorganisation IMO (im IMDG-Code) eine Mengenbeschränkung von 30 Liter pro Gebinde umgesetzt. In den Modellvorschriften liegt diese bei 450 Liter. Seit der 39. SCETDG-Tagung gibt es zu dieser Diskrepanz eine Art Ping-Pong-Spiel: Jedes Gremium möchte von den anderen wissen, weshalb sie abwei-

chende Mengenbeschränkungen hat. ICAO war der Meinung, dass 100 Liter für Frachtflugzeuge akzeptabel wäre. Die Teilnehmer bestätigten jedoch, dass die 450 Liter beibehalten werden, auch wenn IMO und ICAO für ihre Verkehrsträger aus Sicherheitsgründen geringere Mengen festgelegt haben.

Recht umstritten war ein Antrag der amerikanischen Gefahrgutorganisation DGAC betreffend IBC für Feststoffe, welche sich beim Transport verflüssigen können. Im Jahr 2008 wurde beschlossen, dass IBC, welche für die Beförderung von Flüssigkeiten zugelassen sind, nicht für Feststoffe verwendet werden dürfen. Dies führt in der Praxis zu Problemen.

Nur mit knapper Mehrheit wurde beschlossen, den Verpackungsinstruktionen IBC04 – IBC08 weitere IBC zuzuordnen (z. B. 31A, 31B und 31N). Diese Diskussion war ein Hinweis darauf, dass es Teilnehmer bei diesen Tagungen gibt, die weit weg sind von der täglichen Praxis und wenige Kenntnisse haben von den praktischen Problemen der Versender.

Dass auch Glühlampen unter die Gefahrgutvorschriften fallen können, belegte ein informelles Dokument des Vereinigten Königreichs. Die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter des Global Lighting Forums (GLF) wurden gebeten, Informationen zur Verfügung zu stellen, um das Thema im neuen Jahr angemessen zu behandeln.

Neue Sondervorschrift TP 41

Auf Antrag des Weltverbundes der Chemieverbände ICCA wird den UN-Nummern 3393 – 3399 (metallorganische Stoffe) in der „Dangerous Goods List“ in Spalte 11 die neue Sondervorschrift TP 41 zugeordnet. Danach kann die alle zweieinhalb Jahre in Abschnitt 6.7.2 vorgeschriebene Innenprüfung von ortsbeweglichen Tanks unter bestimmten Bedingungen entfallen oder durch andere Tests ersetzt werden.

Ein Problem ganz anderer Art hatte die Delegation Spaniens. Man wünschte zu wissen, ob der Begriff „UN“ übersetzt werden müsse. Das Sub-Committee bestätigte, dass „UN“ als Symbol zu betrachten sei und daher nicht übersetzt werden soll. Dies gelte auch für Abkürzungen wie „LSA“ (Low specific activity) oder „SCO“ (Surface contaminated objects), welche auf bestimmten Gebinden angebracht werden müssen.

Eine überraschende Idee unterbreitete die Delegation des Vereinigten Königreichs. Sie schlug vor, eine „Electronic data identification for E-Freight“ einzuführen. In Spalte eins der Dangerous Goods List sollte ein fünfstelliger alphanumerischer Code zwecks eindeutiger Identifizierung eines Gefahrgutes aufgenommen werden. Mehrere Delegationen waren aber der Ansicht, dass dies über die Ziele der Gefahrgutvorschriften hinausgehe und der Industrie überlassen werden solle. Andere Teilnehmer wiesen darauf hin, dass in Europa entsprechende Diskussionen im Gange seien. Man werde das SCETDG über die Fortschritte informieren.

Auch bei dieser Tagung wurde neuen Organisationen Beobachterstatus gewährt, darunter der DGTA – Dangerous Goods Trainers Association. Auch das Global Lighting Forum hatte Erfolg mit seinem Antrag. Das Sekretariat berichtete, dass die UNO-Generalversammlung die „Decade of Action for Road Safety“ lanciert hat. Gegenwärtig sterben jährlich über 1,3 Millionen Menschen an den Folgen eines Verkehrsunfalls, Tendenz steigend. Ziel der Aktion ist es, bis zum Jahr 2020 fünf Millionen Menschenleben zu retten.

Die 41. Tagung beginnt Mitte Juni 2012. Die Delegierten werden eine umfangreiche Agenda zu bewältigen haben.

Erwin Sigrist

Leiter Fachbereich „Transport gefährlicher Güter“ bei scienceindustries, dem Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech der Schweiz



UN-SCETDG

Der Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-SCETDG) ist das zuständige international besetzte Gremium für die Ausarbeitung der UN-Modellvorschriften (Orange Book). Die Mitglieder und Organisationen mit Beobachterstatus treffen zweimal jährlich zusammen.