

Weniger Sorgen mit dem Fisch

GEFAHRZETTEL Mit der Jahreswende werden bei den einzelnen Verkehrsträgern weitere Änderungen für umweltgefährdende Stoffe umgesetzt. Hier geht es vor allem um Harmonisierung.

Die Gefahr „umweltgefährdend“ hat den Gefahrgutklassifizierern seit 2007 einiges an Kopfzerbrechen und Arbeitsaufwand bereitet (siehe dazu Gefahr/gut 09/2009 und 10/2010). Nach dem Inkrafttreten der Vorschriftenänderungen 2011 wird dieses Thema aber weitgehend ausgestanden sein. Zwar werden mit der 2012-Ausgabe des IMDG-Codes (36. Amdt) noch einige Nachwehen geboten, die tragen aber lediglich zur völligen Harmonisierung der Vorschriften für den Seeverkehr mit den Vorschriften für den Land- und Luftverkehr bei. Welche Änderungen bei den 2011er (bzw. 2013er) Regelwerken der einzelnen Verkehrsträger umgesetzt werden, soll hier näher beleuchtet werden.

Im Beförderungspapier muss die Zusatzgefahr deklariert werden.

Landverkehr (ADR/RID, Ausgabe 2011)

Nach Ablauf der zweijährigen Übergangsbestimmung für die Markierung muss ab 1.1.2011 im Europäischen Landverkehr die Nebengefahr „umweltgefährdend“ an Versandstücken und Beförderungseinheiten in Form des Zettels „Fisch & Baum“ angebracht werden. Ferner muss – und das ist neu – gemäß Absatz 5.4.1.1.18 im Beförderungspapier die Zusatzgefahr „umweltgefährdend“ deklariert werden. Diese Zusatzangabe darf jedoch weggelassen werden,

- wenn „umweltgefährdend“ die alleinige Gefahr ist (d. h. für Gefahrgüter der UN-Nummern 3077 und 3082)
- bei den in Absatz 5.2.1.8.1 genannten Fällen (d. h. bei Umschließungen – bezogen auf Einzelgebände oder Innengebände von zusammengesetzten Verpackungen – kleiner/gleich 5 L/kg).

Das Besondere: In einer Transportkette mit dem Seeverkehr (das heißt mit Vor-



FOTOS: GEFAHRGUT, A. BREUER/GMBH

Spätestens ab 1. Januar 2011 muss auch im europäischen Landverkehr die Nebengefahr „umweltgefährdend“ in Form des Zettels „Fisch & Baum“ gekennzeichnet werden.

oder Nachlauftransport zum/vom See-/Fährhafen) darf anstelle des Wortes „umweltgefährdend“ alternativ der Begriff „Marine Pollutant“ verwendet werden. Weitere wichtige Neuerungen sind die noch einmal umfangreich geänderten Ökotoxikriterien sowie die Änderungen zu Absatz 2.2.9.1.10.5.

Seeverkehr (IMDG-Code, Ausgabe 2010, 35. Amdt)

Anders als im Landverkehr war im Seeverkehr die Nebengefahr „umweltgefährdend“ (hier: „Marine Pollutant“ genannt) schon seit vielen Jahren zwingend zu deklarieren und zu markieren. Dies beschränkte sich jedoch auf die in einer Positivliste genannten Stoffe bzw. auf Mischungen, die bestimmte Gehalte von in dieser Liste genannten Stoffen enthielten. Mit dem Inkrafttreten der 2008-Ausgabe des IMDG-Codes (34. Amdt) änderte sich dies gravierend, als nun auch im Seeverkehr (in Abschnitt 2.9.3 IMDG-Code) die eigenverantwortliche Einstufung aufgrund der GHS-Ökotoxikriterien eingeführt wurde. Das bisherige System der

Einstufung von Stoffen und Gemischen aufgrund der Positivliste wurde in Kapitel 2.10 zwar zusätzlich beibehalten, jedoch nur noch für Stoffe, nicht mehr für Gemische, die ausschließlich auf Basis des Abschnitts 2.9.3 zu bewerten sind.

Mit dem 34. Amdt (seit 1. Januar 2010) wurde ferner der dreieckige Markierungszettel „Marine Pollutant“ („fish & chips“) durch den entsprechenden quadratischen Zettel „fish & tree“ abgelöst. Dreieckige Zettel dürfen seitdem nicht mehr verwendet werden.

Die im ADR/RID 2011 in Kraft tretenden umfangreichen Änderungen der Ökotoxikriterien werden im Seeverkehr erst mit der Ausgabe 2012 (36. Amdt) eingeführt, das heißt mit der frühestmöglichen Anwendung ab 1.1.2013 auf freiwilliger Basis oder spätestens ab 1.1.2014.

Luftverkehr (ICAO-TI, 2011-2012, Ausgabe IATA-DGR, 52. Ausgabe)

Im Luftverkehr gilt unverändert, dass die Gefahr „umweltgefährdend“ nur dann berücksichtigt werden muss, wenn sie die alleinige Gefahr eines Stoffes oder Ge-



Versandstücke mit „Fisch & Baum“-Zettel werden auch im Luftverkehr toleriert.

misches ist. Als Nebengefahr kann „umweltgefährdend“ unverändert ignoriert werden. Das ist darin begründet, dass man sich im Luftverkehr ausschließlich an den UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter (UN MR TDG) orientiert, die „umweltgefährdend“ ebenfalls nur berücksichtigen, wenn es die alleinige Gefahr ist. Es bestehen derzeit keinerlei Anzeichen, dass sich dies in absehbarer Zeit ändert.

Allerdings wird im Luftverkehr toleriert, wenn Sendungen zum Luftverkehr aufgegeben werden, bei denen „umweltgefähr-

dend“ als Nebengefahr deklariert und markiert ist (wie dies bei multimodalen Sendungen zwingend erforderlich ist), so dass diese von den Verladern für den Luftverkehr nicht extra entfernt werden müssen.

Hinsichtlich der anzuwendenden Kriterien für die Bewertung „umweltgefährdend“ (als alleiniger Gefahr) macht man es sich im Luftverkehr dahingehend einfach, als man in den Einstufungskriterien der Klasse 9 hinsichtlich der Einstufung „umweltgefährdend“ einfach auf die jeweils gültigen Ökotoxikriterien der UN MR TDG verweist. Für die ab 2011 geltenden Luftvorschriften gelten demnach die entsprechenden Bestimmungen der 16. Ausgabe UN MR TDG (die ihrerseits auf der 3. Ausgabe des UN-GHS basieren), womit der Luftverkehr zumindest mit ADR/RID 2011 im Einklang ist.

Geänderte Ökotoxikriterien

Die zu 2011 im ADR/RID/ADN umfangreich geänderten (15 Seiten!) Kriterien für die Einstufung der Gefahr „umweltgefährdend“ erfolgte in Anpassung an die 16. UN MR TDG, die diese Bestimmungen ihrerseits von der 3. Ausgabe des UN-GHS übernommen haben. Der auf den ersten Blick sehr komplex erscheinende

Bisher gibt es nur wenige Prüfdaten für eine chronische Ökotoxizität.

und für den Laien kaum verständliche Änderungstext, der auf die Aufnahme der chronischen Ökotoxizität zurückzuführen ist, dürfte in der Praxis jedoch kaum zu Änderungen bestehender Klassifizierungen führen, da es bisher nur sehr wenige Prüfdaten zur chronischen Ökotoxizität gibt.

Im Seeverkehr können diese Änderungen der Ökotoxikriterien erst mit der 2012-Ausgabe des IMDG Codes (36. Amdt) eingeführt werden, da hierfür eine ent-



Einzigste Gefahr, so muss umweltgefährdend seit 2009 mit „Fisch & Baum“ markiert werden.

Anzeige



Wir bei cotac sind Europäer



Rechnergestützte Reinigung



Instandsetzungen

**Clean inside. Service outside.
Safety all around.**

Kontakt: cotac europe GmbH, Holländer Str. 1-7, 68219 Mannheim,
Tel.: +49 (0)621/8998-101, info@cotac-group.com, www.cotac-group.com





Bei Rücksendung leerer ungereinigter Tanks oder Kesselwagen ist es die Pflicht der Rückversender zu prüfen, ob diese unter Umständen mit „Fisch & Baum“ markiert werden müssen.

Einige Disharmonien zwischen Verkehrsträgern bleiben bestehen.

sprechende Anpassung des Annex III MARPOL erforderlich war, deren Beschlussfassung nicht mehr rechtzeitig kam zur Beschlussfassung des Maritimen Sicherheitsausschusses (IMO MSC) für die Einführung des 35. Amendments. Dies bewirkt folglich eine erneute (zwei-jährige) Disharmonie zu ADR/RID, die jedoch durch eine eigens dafür eingeführte Übergangsbestimmung (s. Unterabschnitt 1.6.1.19) im ADR/RID (2011) entschärft wird. Nach dieser Übergangsbestimmung dürfen zur Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe bis längstens 31.12.2013 alternativ auch die bis 31.12.2010 gültigen Vorschriften angewendet werden.

Geänderter Absatz 2.2.9.1.10.5 bei ADR und RID

Dieser Absatz sorgte in der 2009er Ausgabe des ADR/RID durch seine rigide Bezugnahme auf die ehemaligen Stoff- und Zubereitungsrichtlinien für erhebliche Probleme. Denn dies hatte zur Folge, dass Stoffe/Gemische, die nach diesen Richtlinien „umweltgefährdend“ waren, nicht jedoch nach den Ökotoxkriterien der Gefahrgutvorschriften, für den europäischen Landtransport trotzdem als „umweltge-

BEISPIEL

Dem Stoff Isophorondiisocyanat ist umgangsrechtlich der R-Satz „R51/53“ bzw. die GHS-Einstufung „Aqu. Chron. 2“ zugeordnet. Er hat damit eine umgangsrechtliche Legaleinstufung, die im Umgangsrecht zwingend angewendet werden muss. Für den Stoff gibt es jedoch veröffentlichte valide Ökotoxdaten, die belegen, dass der Stoff nur „R52/53“ bzw. „Aqu. Chron. 3“ ist, d. h. „nicht umweltgefährdend“. Für den europäischen Landverkehr brauchen demnach Stoffe wie dieser nicht mehr als „umweltgefährdend“ eingestuft zu werden.

fährdend“ eingestuft werden mussten. Diese Disharmonie führte insbesondere bei Überseeendungen zu erheblichen Problemen, da der IMDG-Code diese europäische Besonderheit weder kennt noch akzeptiert.

Auf Initiative des Europäischen Chemieverbandes (Cefic) wurde der Absatz deshalb entsprechend geändert. Diese wichtigen Änderungen – die sich selbst dem Fachmann erst auf den zweiten Blick erschließen – haben folgende Bedeutungen:

1) Ein Stoff oder ein Gemisch ist gemäß seiner Ökotoxdaten grundsätzlich nach den Kriterien für die Umweltgefahr des ADR/RID (Absätze 2.2.9.1.10.3 bzw. 2.2.9.1.10.4) einzustufen.

Ist der Stoff oder das Gemisch nach diesen

Kriterien „nicht umweltgefährdend“, bleibt er/es für den europäischen Landtransport „nicht umweltgefährdend“, auch wenn er/es umgangsrechtlich (gem. CLP-Verordnung 1272/2008) als „umweltgefährdend“ eingestuft ist.

Nur wenn für solch einen (umgangsrechtlich als „umweltgefährdend“ eingestuft) Stoff keine validen Ökotoxdaten vorliegen, um ihn nach oben angegebenen Kriterien transportrechtlich einzustufen zu können, muss er/es auch transportrechtlich als „umweltgefährdend“ eingestuft werden.

2) Ein Stoff/ein Gemisch, der/das gemäß EU-Richtlinie (entweder aufgrund vorhandener oder fehlender Ökotoxdaten) umgangsrechtlich als „nicht umweltgefährdend“ eingestuft ist und für den/das keine validen Ökotoxdaten zur Einstufung gemäß der Kriterien der Absätze 2.2.9.1.10.3 bzw. 2.2.9.1.10.4 ADR/RID vorliegen, darf dann auch für den europäischen Landverkehr als „nicht umweltgefährdend“ eingestuft werden.

Um es für die Betroffenen jedoch nicht zu einfach zu machen, gibt es wieder ein Disharmonieproblem mit dem See- und Luftverkehr. Denn die Vorschriften für diese Verkehrsträger akzeptieren diese Bestimmung des europäischen Landverkehrs nicht und die Erleichterung kann folglich nur im (reinen) europäischen Landverkehr angewendet werden. Selbst im Fährverkehr (zum Beispiel nach Großbritannien) ist dies unzulässig.

Das bedeutet, dass für den See- und Luftverkehr (Anmerkung: Luftverkehr jedoch nur, wenn „umweltgefährdend“ die einzige Gefahr ist) Stoffe/Gemische hinsichtlich „umweltgefährdend“ in jedem Fall aufgrund der besten verfügbaren Daten bewertet werden müssen (= Expert judgement). Sollte solch eine Bewertung die Einstufung „umweltgefährdend“ ergeben, müsste im See- und Luftverkehr (Letzteres nur bei alleiniger Gefahr) als „umweltgefährdend“ eingestuft werden.

Ob jemand dann im europäischen Landverkehr trotzdem als „nicht umweltgefährdend“ einstuft (was formalrechtlich zulässig wäre), bleibt in seiner Entscheidung. Insbesondere bei Produkten, die intermodal befördert werden, wäre dies wenig sinnvoll.

Roland Neureiter

Gefahrgutexperte aus Kelkheim