

Probleme in der Praxis

Mit den Änderungen 2009 im Gefahrguttransportrecht werden die Bedingungen für die Einstufung und vor allem für die Kennzeichnung umweltgefährdender Stoffe grundlegend geändert.

Das Positive an den neuen Kennzeichnungen für umweltgefährdende Stoffe ist, dass die Klassifizierungskriterien einheitlich für alle Verkehrsträger festgelegt werden. Die Kriterien orientieren sich dabei ausschließlich an denen des Globally Harmonized System (GHS), somit gibt es eine enge Bindung zum aktu-

Kaum zu glauben: Klassifizierungen einheitlich für alle Verkehrsträger.

ellen europäischen Chemikalienrecht. Dies ist, zumindest für die Gefahrgutvorschriften der Verkehrsträger Straße und Schiene (ADR und RID), schon seit dem Jahr 2005 mittels Verweis auf die europäischen Gefahrstoff- und Zureitungsrichtlinien 67/548/EG bzw. 1999/45/EG geregelt.

Auf die Klassifizierungskriterien soll nicht eingegangen werden, es geht hier um eine Übersicht über die daraus resultierenden Konsequenzen (zu den Klassifizierungskriterien siehe Beiträge in 03/08 und 04/08). Bei den teilweise kurzen oder wie im Luftverkehr gar nicht vorhandenen Übergangsfristen ist rechtzeitige Planung und Vorbereitung angezeigt. Probleme können vor allem bei Handelsunternehmen auftreten.

Vorsicht: Die neuen Bedingungen müssen kurzfristig umgesetzt werden

Die Tabelle erläutert die wesentlichen neuen Bestimmungen für die Bereiche ADR/RID, IMDG-Code und IATA-DGR im Vergleich zur bisherigen Regelung.

Jürgen Werny
Der Autor ist Gefahrgutexperte und unterhält ein Ingenieurbüro in München.

Übersicht Klassifizierung und Kennzeichnung umweltgefährdender (wassergefährdender) Stoffe beim Transport – Neuerungen 2009 -
















1. Umweltgefährdung als einzige Gefahr						
Kriterium	ADR / RID		IMDG-Code		ICAO-TI, IATA-DGR	
	2007	2009	Amendment 33-06	Amendment 34-08	49. Ausgabe 2008	50. Ausgabe 2009
Klassifizierung rein umweltgefährdender Stoffe	Querverweis in 2.2.9.1.10 auf Kriterien des Chemikalienrechts. Wenn Symbol „N“ erforderlich (R-Sätze R50 oder R50/53 oder R51/53), dann ist es auch Gefahrgut UN 3077 oder UN 3082. Prüfkriterien werden auch in 2.3.5 dargestellt.	2.2.9.1.10 wird völlig neu strukturiert und enthält nun die Kriterien in Analogie zur GHS-Einstufung, die aber bis auf wenige Punkte identisch mit den bisherigen Kriterien sind. 2.3.5 entfällt.	Die Stoffe, die als umweltgefährdend im Sinne von „Meeresschadstoffe“ eingestuft sind, werden in der Indexliste des Codes abschließend aufgelistet. Sie sind dort mit einem „P“ (Meeresschadstoff) bzw. „PP“ (starker Meeresschadstoff) gekennzeichnet. Für Mischungen bzw. Stoffe, die mit dem Hinweis „•“ markiert sind, gilt die 1% / 10%-Regelung. Stoffe, die bei anderen Verkehrsträgern als UN 3077 bzw. UN 3082 eingestuft sind, dürfen auch im Seeverkehr unter diesen UN-Nummern befördert werden, sie müssen aber nicht (Sondervorschrift 909 in Kapitel 3.3).	Die Kriterien werden auch denen des GHS angepasst. Die Unterscheidung „P“ / „PP“ entfällt, ebenso der Hinweis „•“. Der Verweis auf das GESAMP-Profil entfällt. Zahlreiche Stoffe werden auch weiterhin zwingend als Meeresschadstoffe eingestuft und durch ein „P“ in der Indexliste und in der Gefahrguttabelle ausgewiesen. Bei allen anderen Stoffen hat der Versender die Pflicht, diese hinsichtlich möglicher umweltgefährdender Eigenschaften gem. GHS-Kriterien zu bewerten.	Keine eigenen Einstufungskriterien vorhanden. 3.9.2.4 i.V.m. Sonderbestimmung A97 in Abschnitt 4.4 verweist auf die Einstufungskriterien anderer Verkehrsträger. Die State Variation DEG-05 von Deutschland verlangt, dass, wenn für einen Stoff eine Klassifizierung als umweltgefährdend bei einem anderen Verkehrsträger gegeben ist, dieser auch im Luftverkehr als UN 3077 bzw. UN 3082 zu befördern ist.	Hinsichtlich der Klassifizierungskriterien wird auf die UN-Empfehlungen, Abschnitt 2.9.3, verwiesen sowie weiterhin auf nationale Festlegungen. Die State Variation DEG-05 von Deutschland verlangt, dass, wenn für einen Stoff eine Klassifizierung als umweltgefährdend bei einem anderen Verkehrsträger gegeben ist, dieser auch im Luftverkehr als UN 3077 bzw. UN 3082 zu befördern ist.
	Wenn  ↓ UN 3077 UN 3082	Wenn  ↓ UN 3077 UN 3082				

FOTO: SCHULTE-BRADER



1. Umweltgefährdung als einzige Gefahr						
Kriterium	ADR / RID		IMDG-Code		ICAO-TI, IATA-DGR	
	2007	2009	Amendment 33-06	Amendment 34-08	49. Ausgabe 2008	50. Ausgabe 2009
Kennzeichnung und Markierung rein umweltgefährdender Stoffe	UN 3077 oder UN 3082 + Gefahrzettel Nr. 9 	UN 3077 oder UN 3082 + Gefahrzettel Nr. 9 + neues Kennzeichen  	UN 3077 Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s. (...) oder UN 3082 Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s. (...) + Gefahrzettel Nr. 9  + Kennzeichen für Meeresschadstoffe 	UN 3077 Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s. (...) oder UN 3082 Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s. (...) + Gefahrzettel Nr. 9  + neues Kennzeichen 	UN 3077 Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s. (...) oder UN 3082 Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s. (...) + Gefahrzettel Nr. 9 	UN 3077 Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s. (...) oder UN 3082 Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s. (...) + Gefahrzettel Nr. 9  + neues Kennzeichen 
	Inkrafttreten/Übergangsfrist für rein umweltgefährdende Stoffe		Inkrafttreten am 1.1.2009 Spätestens ab 1.7.2009 Pflicht (nach Ablauf der allgemeinen Übergangsfrist von 6 Monaten)		Inkrafttreten und damit Pflicht ab 1.1.2010. Darf ab 1.1.2009 bereits angewandt werden.	

2. Umweltgefährdung als Nebengefahr						
Kriterium	ADR / RID		IMDG-Code		ICAO-TI, IATA-DGR	
	2007	2009	Amendment 33-06	Amendment 34-08	49. Ausgabe 2008	50. Ausgabe 2009
Klassifizierung „umweltgefährdend“ als Nebengefahr	Nicht erforderlich	Erforderlich. Eine Bewertung gemäß GHS-Kriterien nach 2.2.9.1.10 muss immer durchgeführt werden. Viskose entzündbare flüssige Stoffe, die in Umschließungen bis 450 L befördert werden und umweltgefährdend sind, dürfen nicht mehr gemäß 2.2.3.1.5. von den Gefahrgutvorschriften freigestellt werden, sondern unterliegen voll den Bedingungen für Gefahrgüter der Kl. 3.	Die Eigenschaft „Meeresschadstoff“ ist auch als Nebengefahr für Gefahrgüter anderer Klassen relevant und muss anhand der Indexliste überprüft werden.	Keine Änderung der Philosophie. Auch die Nebengefahr „umweltgefährdend“ muss überprüft werden. Viskose entzündbare flüssige Stoffe, die in Umschließungen bis 30 L befördert werden und umweltgefährdend sind, dürfen nicht mehr nach den Erleichterungen gem. 2.3.2.5. befördert werden, sondern unterliegen den Bedingungen für Gefahrgüter der Kl. 3	Klassifizierung als Nebengefahr nicht relevant	Klassifizierung als Nebengefahr weiterhin nicht relevant. Die UN-Empfehlungen (15. Ausgabe) schreiben das neue Kennzeichen auch nur für UN 3077 und UN 3082 vor und ICAO hält sich strikt an die UN-Empfehlungen. Anmerkung des Verfassers: Warum macht das ADR/RID eigentlich nicht auch?
Kennzeichnung „umweltgefährdend“ als Nebengefahr	Nicht erforderlich	Neues Kennzeichen muss zusätzlich zu Gefahrzetteln und sonstigen Kennzeichnungen angebracht werden. 	Kennzeichen für Meeresschadstoffe muss zusätzlich zu anderen Markierungen und Gefahrzetteln angebracht werden. 	Neues Kennzeichen muss zusätzlich zu Gefahrzetteln und sonstigen Kennzeichnungen angebracht werden. 	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich Wenn das Kennzeichen aber angebracht ist (multimodale Transporte), stellt sich die Frage, ob das im Luftverkehr beanstandet wird. CEFIC hat diesbezüglich einen Antrag beim ICAO-DGP (Dangerous Goods Panel) eingereicht, der dies klarstellt.
Inkrafttreten / Übergangsfrist		1.1.2009 Spätestens ab 1.1.2011 Pflicht		Pflicht ab 1.1.2010. Darf ab 1.1.2009 angewandt werden		Keine Pflicht.

3. Weitere Vorschriften für beide Kategorien						
Kriterium	ADR / RID		IMDG-Code		ICAO-TI, IATA-DGR	
	2007	2009	Amendment 33-06	Amendment 34-08	49. Ausgabe 2008	50. Ausgabe 2009
Größe der neuen Kennzeichnung „Umweltgefährdend“	Nicht vorhanden	Versandstücke: 10 x 10 cm Bei kleinen Packstücken auch kleiner Beförderungseinheiten: 25 x 25 cm	Versandstücke: Kennzeichen für Meeresschadstoffe: Seitenlänge 10 cm Beförderungseinheiten (CTU's): 25 cm Dreieck	Versandstücke: 10 x 10 cm Bei kleinen Packstücken auch kleiner Beförderungseinheiten: 25 x 25 cm	Nicht vorhanden	Versandstücke: 10 x 10 cm Bei kleinen Packstücken auch kleiner
Anbringungsort der neuen Kennzeichnung „Umweltgefährdend“	Nicht vorhanden	Neben der UN-Nummer	Neben dem/den Gefahrenkennzeichen (Label)	Neben der UN-Nummer und dem Proper Shipping Name	Nicht vorhanden	Neben der UN-Nummer und dem Proper Shipping Name

3. Weitere Vorschriften für beide Kategorien						
Kriterium	ADR / RID		IMDG-Code		ICAO-TI, IATA-DGR	
	2007	2009	Amendment 33-06	Amendment 34-08	49. Ausgabe 2008	50. Ausgabe 2009
Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht	Nicht vorhanden	Innenverpackungen und Einzelverpackungen mit maximal 5 Liter / kg Inhalt müssen nicht gekennzeichnet werden.	Freistellung nur für Innenverpackungen von zusammengesetzten Verpackungen mit maximal 5 Liter / kg bei „P“-Stoffen bzw. 500 ml / g bei „PP“-Stoffen. Dies gilt jedoch nicht für die Beförderungseinheiten.	Innenverpackungen und Einzelverpackungen mit maximal 5 Liter / kg Inhalt müssen nicht gekennzeichnet werden Dies gilt jedoch nicht für die CTU's.	Nicht vorhanden	Innenverpackungen und Einzelverpackungen mit maximal 5 Liter / kg Inhalt müssen nicht gekennzeichnet werden.
Dokumentation	Bei UN 3077 und UN 3082: Angabe der Benennung von UN 3077 bzw. UN 3082 im Beförderungspapier und Angabe des technischen Namens (Gefahrenauslöser) in Klammern.	Keine Änderung für UN 3077 und UN 3082. Bei anderen Stoffen muss kein Zusatz ins Beförderungspapier eingetragen werden. Achtung: Beim RID muss bei Nutzung der 6-monatigen Übergangsfrist ein Eintrag im Frachtbrief erfolgen.	Angabe der Benennung von UN 3077 bzw. UN 3082 im Beförderungsdokument (IMO-Erklärung) und Angabe des technischen Namens (Gefahrenauslöser) in Klammern + Angabe „MARINE POLLUTANT“	Keine Änderung, der Zusatz „MARINE POLLUTANT“ ist weiterhin erforderlich.	Bei UN 3077 und UN 3082: Angabe der Benennung von UN 3077 bzw. UN 3082 in der Shipper's Declaration und Angabe des technischen Namens (Gefahrenauslöser) in Klammern.	Keine Änderung für UN 3077 und UN 3082. Bei Gefahrgütern anderer Klassen ist kein zusätzlicher Eintrag in der Shipper's Declaration erforderlich.