

Neue Kriterien

IMPLEMENTIERUNG Die Harmonisierung der Gefahrgutklassifizierung mit den Einstufungskriterien von GHS wirkt sich deutlich auf den Transport aus. Wir beleuchten die wichtigsten Gefahrgutklassen.

Ein wesentliches Ziel von GHS (Globally Harmonized System) ist es, die Unterschiede in den Regelungen für den Gefahrguttransport und für den Umgang mit Gefahrstoffen zu beseitigen. Auftraggeber, Absender und Beförderer von Gefahrgut sollten die Auswirkungen von GHS auf den Transport ebenso kennen wie den aktuellen Umsetzungsstand in den rechtlichen Vorgaben.

Wie weit die Harmonisierung der Gefahrgutklassifizierung mit den Einstufungskriterien des GHS beziehungsweise der GHS-Umsetzung in der europäischen Gemeinschaft, der CLP-Verordnung (Classification, Labelling and Packaging Regulation) schon gediehen ist, soll in dieser Serie näher beleuchtet werden.

Klasse 9 – Umweltgefährdende Stoffe

Am weitesten harmonisiert sind die Klassifizierungskriterien der Klasse 9 für umweltgefährdende Stoffe. Hier steckt allerdings der Teufel im Detail und das nicht nur bei dem Vergleich zwischen Transport- und Umgangsrecht, sondern vor allem auch beim Vergleich zwischen den einzelnen spezifischen Transportvorschriften.

Transport- und Umgangsrecht

Eine Frage, die man sich ab jetzt immer stellen muss, lautet: Über welche Version der jeweiligen UN-Vorschrift sprechen wir? So sind in die 3. Ausgabe der GHS-Verordnung neue Kriterien für die chronische Umweltgefahr aufgenommen worden. Die UN-Modellvorschriften für den Transport haben diese neuen Kriterien ebenfalls schon eingeführt.

Bei der Umsetzung in die transportträger-spezifischen Regelwerke und in die Vorschriften für das Umgangsrecht gibt es dagegen größere Schwierigkeiten: Die neuen Kriterien zur chronischen Umweltgefahr aus der 3. Ausgabe des GHS und

der 16. Ausgabe der UN-Modellvorschriften werden hier unterschiedlich eingeführt.

- ADR: Übergangsfrist bis 31. Dezember 2013

- IMDG-Code: ab 1. Januar 2014 (Vorabanwendung ab 1. Januar 2013 möglich)

- IATA-DGR: gleitender Verweis auf die UN-Modellvorschriften. Gültig seit 1. Januar 2011, allerdings nur für Materialien, die keiner anderen Klasse zuzuordnen sind.

Die CLP-Verordnung ist in der 2. Ergänzung (so genannte ATP) zu CLP enthalten. Hier gilt eine zweijährige Übergangsfrist ab dem 10. März 2011.

Die EU-Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG werden nicht mehr angepasst. Wenn alle Vorschriften wieder auf demselben Stand sind, sich also auf die aktuellen UN-Vorschriften GHS und UN-Modellvorschriften für den Transport beziehen, so bleiben für die Übergangszeit bis zum Auslaufen der EU-Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG (1. Juni 2015) nur noch die Unterschiede zwischen EU-Richtlinie und GHS/CLP-Verordnung.

Auch hier war eine weitgehende Harmonisierung erreicht worden, allerdings mit kleinen Abweichungen. Zum einen werden diese Vorschriften nicht mehr aktualisiert, das heißt die neuen Kriterien für die chronische aquatische Toxizität werden nicht angepasst. Außerdem gibt es schon heute Abweichungen bei den Klas-

UMWELTGEFÄHRDEND

Abweichungen zwischen den transport-trägerspezifischen Vorschriften:

ADR/RID: direkter Bezug zu den EU-Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur CLP-Verordnung 1272/2008/EG

IMDG-Code: Liste der Meeresschadstoffe

IATA: Beschränkung auf die UN-Nummern UN 3077 und UN 3082



FOTO: EUROGATE, GRAFIK: E. KESSLER

GHS und die Gefahrgüter der Klasse 9: umweltgefährdende Stoffe sind stark harmonisiert.

SERIE: GHS UND TDG

Serie zum Stand der Harmonisierung zwischen Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) und Gefahrguttransportrecht (TDG) bei einzelnen Gefahrgutklassen:

Teil 1: Klasse 9

Teil 2: Klasse 8

Teil 3: Klasse 1

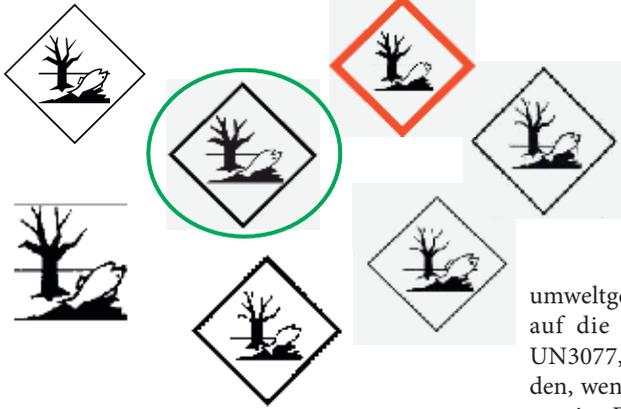
Teil 4: Klassen 6.1, 2 und 3

sifizierungskriterien für die chronische aquatische Toxizität der Kategorie 1 und 2. Hier wurden der log Pow von 4 durch den log Kow von 3 ersetzt und der BCF von 500 auf 100 gesenkt. Außerdem wurde im GHS/CLP und im Transportrecht der „Ausstieg“ über den NOEC > 1 mg/l ermöglicht.

Dies führt für einige Stoffe zu abweichenden Einstufungen nach GHS/CLP und EU-Richtlinie.

Eine weitere, gravierende Abweichung entsteht durch den Anhang VI der CLP-Verordnung, in dem die legal bindenden Einstufungen für das Umgangsrecht in Europa festgelegt wurden. Dieser Anhang enthält sowohl eine Liste nach „altem“ Recht (EU-Richtlinie 67/548/EWG) als auch die Übersetzung dieser Liste in das „neue“ Umgangsrecht (CLP-Verordnung). Die Übersetzung von mehr als 8000 Einträgen erfolgte für die aquatische Toxizität mit Hilfe einer Übersetzungstabelle. Probleme bereitet die Übersetzung der R-Satz-Kombination R51/53, da diese in einigen Fällen nur den Kriterien für die Kategorie „akute aquatische Toxizität 2“ entsprechen. Diese Kategorie ist zum einen nicht in die CLP-Verordnung aufgenommen worden und zum anderen auch nicht für die Einstufung als Gefahrgut relevant.

Es hat den Anschein, dass die Harmonisierung mit dem Umgangsrecht einfacher ist als zwischen den einzelnen transport-trägerspezifischen Vorschriften. Dies



Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe. Merke: Tote Fische haben keine Flossen und können auch nicht weinen.

wird aus der Historie der einzelnen Vorschriften verständlich, da jeder Transportträger sein eigenes Konzept für umweltgefährdende Stoffe entwickelt hatte, bevor die Harmonisierung angestrebt wurde. Daher gibt es im IMDG-Code immer noch Stoffe, die in der Liste der Gefahrgüter und im Index mit dem Buchstaben P gekennzeichnet sind und als Marine Pollutant zu transportieren sind. Allerdings gilt nicht mehr ausschließlich das Listenprinzip. Alle Stoffe, die den Klassifizierungskriterien entsprechen, müssen ebenfalls als Marine Pollutant transportiert werden. Die Vorschrift für den Lufttransport beschränkt die Einstufung als

umweltgefährdend (aquatische Umwelt) auf die UN-Nummern UN3028 und UN3077, das heißt sie ist nur anzuwenden, wenn keine andere Klasse zuzuordnen ist. Für den Straßen- und Schienentransport besteht zusätzlich zu den Klassifizierungskriterien ein direkter Bezug zu den Umgangsvorschriften (sowohl EU-Richtlinie 67/548/EWG, 1999/45/EG als auch CLP-Verordnung 1272/2008/EG). Aber nicht nur die Klassifizierungskriterien weichen für die verschiedenen Verkehrsträger voneinander ab. Vor allem die unterschiedlichen Anforderungen für das Beförderungspapier stiften hier Verwirrung. So ist seit dem 1. Januar 2011 für das ADR/RID der Zusatz „Umweltgefährdend“ erforderlich (Übergangsfrist bis 30. Juni 2011), aber nur, wenn der Inhalt eines Gebindes (gilt für Einzelgebinde oder Innengebinde einer zusammenge-

setzten Verpackung) fünf Liter oder fünf Kilogramm übersteigt und wenn nicht die UN-Nummern UN3082 oder UN3977 zugeordnet sind. Im IMDG-Code dagegen ist der Zusatz „Marine Pollutant“ immer erforderlich, wenn die Klassifizierungskriterien erfüllt sind. Zusätzlich kann noch die Angabe des Meeresschadstoffes erforderlich sein. Die Kennzeichnung der Packstücke dagegen ist mit der flossenlosen Markierung „Fisch und Baum“ vereinheitlicht worden.

Rasante Entwicklung

Insgesamt sind es kleine Abweichungen, die im Einzelfall zu größeren Problemen vor allem bei internationalen Transporten führen können. Gerade bei den Klassifizierungskriterien für umweltgefährdende Stoffen wurden aber in den letzten Jahren bei allen Rechtsbereichen große Anstrengungen unternommen, Änderungen zeitgerecht umzusetzen.

Eva Kessler

Senior Specialist Regulated Materials bei 3M

— Anzeige —

Damit Sie bei der Planung nicht vom rechten Weg abkommen.

Jetzt nur noch € 14,90

Kraftverkehrshandbuch 2011
 Christian Durmann/Sebastian Lechner
 Taschenbuch, 504 Seiten, Bestell-Nr. 26030
 Jetzt nur noch € 14,90 statt € 21,90
 (zzgl. MwSt. + Versand)



Kraftverkehrshandbuch 2011

Aktuelle Gesetze und Vorschriften:

- Auszüge der wichtigsten Gesetze des Straßengüterverkehrs
- Kalender 2011 mit nationalen Fahrverboten
- Arbeits- und Sozialvorschriften
- Allgemeine Geschäfts- und Beförderungsbedingungen
- Auszug aus dem Bußgeldkatalog

NEU 2011:

- Rechtliche Änderungen zur neuen Gerätegeneration des digitalen Kontrollgerätes
- Neue Lenk- und Ruhezeiten-Übersicht
- Neues EU-Formblatt zur Bescheinigung berücksichtigungsfreier Tage mit Hinweisen zur Verwendung
- Neue europäische Kabotagevorschriften mit Merkblatt zum Kabotageverkehr

Hilfreiches:

- Wichtige und hilfreiche Branchenadressen u.a. von Frachtvermittlungsstellen
- Fahrzeugkosten-Kalkulationshilfen
- Rechtsprechungssammlung



Bestellen Sie jetzt!
 Tel: 089/ 20 30 43 -1600
 Fax: 089/ 20 30 43 -2100
 www.heinrich-vogel-shop.de