

# Fundierte Analysen gefordert

**ANZIEHEND** Trockeneis, Fahrzeuganhänger, Warntafelgröße, FBC: die Themen blieben überschaubar auf der WP.15-Herbsttagung, trotzdem wächst der Kreis.

**W**enn auch die Anzahl der Anträge die Arbeitsgruppe für die Vorschriftenentwicklung für gefährliche Güter bei den Vereinten Nationen, WP.15, auch auf dieser Novemberversammlung in Genf auf tiefem Niveau verharren, so nimmt doch die Anzahl der Delegationen stetig zu. Zur allgemeinen Überraschung war diesmal eine Delegation aus Kasachstan anwesend.

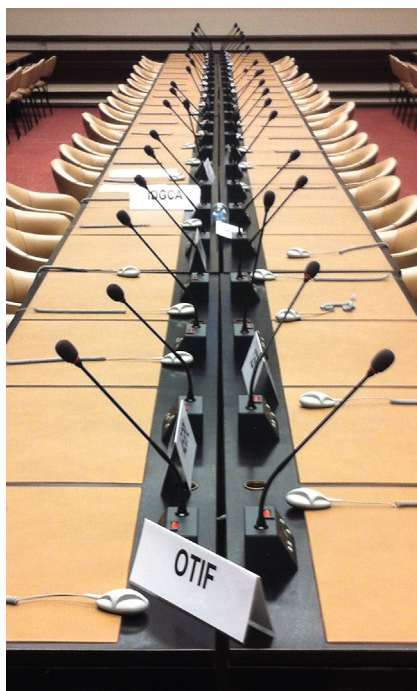
Vorab informierte das Sekretariat, dass bei den Vereinten Nationen für die von der WP.15 vorgeschlagenen Änderungen für die Ausgabe 2013 des ADR keine Einsprachen gemacht wurden. Somit können die Änderungen zum 1. Januar 2013 in Kraft treten. Dies ist sicher keine Überraschung, aber formal sehr wichtig, könnten doch die Änderungen durch die Stimmen von fünf ADR-Signatarstaaten blockiert werden.

Im ADR 2013 ist ein neuer Abschnitt 5.5.3 zu finden. Es handelt sich um Sondervorschriften (SV) für Versandstücke, Fahrzeuge, Wagen und Container mit Stoffen (wie Trockeneis, Stickstoff oder Argon), die bei der Verwendung zu Kühllader Konditionierungszwecken eine Erstickungsgefahr darstellen können. Diese SV stammt ursprünglich von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation

## Verwendung von Trockeneis: Definitionslücke für die Risikobeurteilung der Erstickungsgefahr.

tion IMO, da es in der Vergangenheit beim Entladen von Seecontainern, welche Trockeneis enthalten hatten, wegen Sauerstoffmangel vereinzelt zu tragischen Unfällen kam.

Die Interpretation dieser neuen Vorschrift hatte in den vergangenen Monaten in der Industrie zu teilweise großen Diskussionen geführt. Nun wurden die Schweiz sowie GEA – Global Express Association (Verband der Kurierunternehmen) aktiv. Beide unterbreiteten Vorschläge, um den bestehenden Text zu



**28 Länder, sieben Verbände, die EU und die zwischenstaatliche Organisation Otif tagten als WP.15-Gruppe im November in Genf.**

verbessern. Es wurde von der WP.15 auch anerkannt, dass 5.5.3 Raum für Interpretationen bietet. So wurde festgehalten, dass definiert werden sollte, wer für die Risikobeurteilung der Erstickungsgefahr zuständig ist. Da der Text für 5.5.3 von den UNO-Modellvorschriften (Orange Book) stammt, werden sowohl die Schweiz wie auch GEA ihre Vorschläge der 42. Tagung des UNO-Unterausschusses (im Dezember 2012) unterbreiten.

## Fahrzeuge mit mehr Anhängern

Seit dem Jahr 2008 sind in Schweden, Finnland sowie Spanien, in Abweichung von 8.1.1 ADR, mittels der Multilateralen Sondervereinbarung M198, Fahrzeuge mit mehr als einem Anhänger zugelassen. Da diese Vereinbarung am 10. Juni 2013 verfällt, schlug Schweden vor, solche längeren Beförderungseinheiten generell zuzulassen. Was jedoch aufgrund der Geographie der drei oben genannten Staaten sinnvoll erscheint, ist in anderen

Ländern kaum realistisch. Dementsprechend gab es bei der Diskussion wenig positive Kommentare. Aber zahlreiche Delegationen führten politische Vorbehalte gegen einen solchen Antrag ins Feld. So wäre es zum Beispiel in der Schweiz politischer Selbstmord, über (noch) längere Fahrzeuge nur laut nachzudenken. Abgesehen davon, dass in den Alpenländern längere Fahrzeuge wohl auch nicht sinnvoll sind. Der Vertreter Belgiens erwähnte, dass man Tests mit solchen Fahrzeugen durchführen will. Die WP.15 einigte sich darauf, dass für eine weitere Diskussion fundierte Analysen der Risiken durchgeführt werden müssen. Schweden wurde empfohlen, die bestehende Sondervereinbarung zu erneuern, um den Status Quo weiterführen zu können. Die Schweiz schlug, aufgrund einer Diskussion bei der letzten Tagung, vor, den Paragraphen 5.3.2.2.1 zu ändern. Wenn es Größe und Konstruktion eines Fahrzeuges erfordere, sollen die orangefarbenen Tafeln verkleinert werden dürfen. Nach einigen heftigen Interventionen anderer Delegationen zog der Schweizer Vertreter sein Dokument zurück.

## FBC-Sitzung in St-Petersburg

Die „Flexible Bulk Containers“ (FBC) beschäftigen die WP.15 auch weiterhin. Obwohl diese ja für den Seetransport nach dem neuen IMDG-Code zugelassen sind, sind sie im ADR 2013 noch nicht zu finden. Um das Problem endlich zu lösen, lud der ursprüngliche Initiator, der Verband IDGCA aus Russland, zu einer einjährigen Sitzung im Mai 2013 nach St. Petersburg ein. Ob aber eine repräsentative Anzahl Delegationen der Einladung folgen werden, ist noch sehr unklar. Für das kommende Jahr wurden José-Alberto Franco aus Portugal als Vorsitzender sowie Frau Roumier aus Frankreich als Stellvertreterin wiedergewählt.

## Erwin Sigrist

Leiter „Transport gefährlicher Güter“ des Schweizer Fachverbands scienceindustries und CEFIC-Delegationsmitglied bei WP.15