



# Erfolgsmodell

**JUBILÄUM** Im Dezember vor 25 Jahren trat der §2 der GbV in Kraft. Höchste Zeit, Bilanz zu ziehen.

**M**itte der 1980er-Jahre schlug die damalige Gewerkschaft ÖTV (heute: Verdi) vor, in Unternehmen, die mit gefährlichen Gütern zu tun haben, Mitarbeiter besonders zu qualifizieren. Diese sollten dafür sorgen, dass die immer umfangreicher und komplizierter werdenden Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter intern eingehalten werden. Dieser Vorschlag stieß in der Wirtschaft anfangs auf wenig Gegenliebe. Erst der Unfall von Herborn am 7. Juli 1987 gab dem Vorstoß Auftrieb. Es brauchte aber noch weitere zwei Jahre an Verhandlungen und Vorbereitungen, bis es dann im Dezember 1989 so weit war: Der Paragraph 2 der Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben (Gefahrgutbeauftragtenverordnung – GbV) trat in Kraft, die komplette Verordnung folgte im Oktober 1991.

## Offene Fragen

Die GbV bot und bietet durchaus Anlass zu Diskussionen. Beispiele sind:

- › das Delegationsrecht des Gefahrgutbeauftragten (Gb): Darf der Gb seine Pflichten ganz oder teilweise an Dritte delegieren? Wenn ja: Wie müssen diese dann qualifiziert sein?
- › die Weisungsbefugnis des Gb: Hat der Gb ein Weisungsrecht oder sogar eine -pflicht gegenüber Mitarbeitern oder auch gegenüber seinem Arbeitgeber?
- › die Haftung des Gb: Kann der Gb für Verletzungen seiner Pflichten strafrechtlich und für daraus resultierende Schäden zivilrechtlich in Anspruch genommen werden?
- › Inwieweit bereitet das bestehende System an Lehrgängen (Inhalte, Umfang) und Prüfungen (Inhalte, 50-%-Quote) den Gb auf seine Aufgaben ausreichend vor? Ist ein Halbwissen gesund oder ungesund?
- › Inwieweit sind die bestehenden Anforderungen an die Qualifikation der Lehrkräfte in fachlicher und methodisch-didaktischer Hinsicht ausreichend?
- › Ist es angemessen, alle fünf Jahre durch das Bestehen einer Prüfung einen Nachweis der Qualifikation des Gb zu verlangen? Bei welchen anderen Betriebsbeauftragten gibt es das? Warum ausgerechnet beim Gb?



Die Gb-Qualifikationsnachweise werden in allen ADR-/RID-/ADN-Vertragsstaaten akzeptiert. Doch die Art und Weise, wie ein Gb an den Nachweis gelangt, ist in den ADR-/RID-/ADN-Vertragsstaaten höchst unterschiedlich: Dauer der Lehrgänge und Prüfungen (nur schriftlich oder auch mündlich, Schwere der Fragen, Quote für das Bestehen) sind nicht harmonisiert. Eines aber kann von der GbV von 1989 mit Fug und Recht behauptet werden: Sie ist ein deutsches Erfolgsmodell. In den Jah-

## Unterschiedliche Gb-Schulungen in ADR-Staaten

Land	Mindestdauer Grundschulung	Mindestprozentzahl für Bestehen der Grundschulungsprüfung
Belgien	5 Tage (Flüssigkeiten) + 2 Tage (Gase) + 1 Tag je Verkehrsträger	60
Bulgarien	7 Tage	80
Dänemark	– (üblich: 5 Tage für ADR + 1 Tag für RID)	60
Deutschland	3 Tage + 1 Tag für RID bzw. ADN	50
Finnland	3 Tage	70
Frankreich	– (üblich 6-15 Tage)	60
Irland	– (üblich: 5 Tage)	64
Lettland	8 Tage	?
Liechtenstein	4 Tage	80
Luxemburg	15 Tage	50
Niederlande	– (üblich: 5 Tage je Verkehrsträger)	70
Norwegen	–	67
Österreich	32 Std. + 10 Std. je weiterer Verkehrsträger	80 oder 60 + mündliche Prüfung
Polen	44 Stunden + 16 Std. für weiteren Verkehrsträger)	80
Portugal	70 Stunden	50
Schweden	–	60
Schweiz	24 Std. für ADR + 4 Std. für RID bzw. ADN	60-70 (hängt vom Schulungsveranstalter ab)
Serbien	4 Tage	80
Spanien	3 Tage + 1 Tag für RID	50
Tschechien	– (üblich: 2 Tage für ADR)	80
Ungarn	60 Stunden	50
Vereinigtes Königreich	– (üblich: 5 Tage)	64

– = hier ist die Schulungsdauer nicht festgelegt

Quelle: Umsetzung Unterabschnitte 1.8.3.8/1.8.3.9 ADR/RID/ADN (Schulung) und 1.8.3.12 (Prüfungen) [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/wp15ac1/TRANS-WP15-AC1-2003-BE-inf23e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/wp15ac1/TRANS-WP15-AC1-2003-BE-inf23e.pdf), eigene Recherche

Foto: picture-alliance / blickwinkel/MCPHOTO



**Deutsche Teilnehmer Grundschulung/-prüfung/  
Fortbildungsschulung/-prüfung 1990-2012.**

Verkehrsträger	Teilnehmer Grundschulung/-prüfung	Teilnehmer Fortbildungsschulung/ Verlängerungsprüfung
Straße	77.802	48.983
Eisenbahn	20.754	11.434
Binnenschiff	3.342	2.355
Seeschiff	9.024	5.076
Flugzeug	3.847	2.115

ren 1990 bis 2012 haben rund 80.000 Menschen an einer Grundschulung und 50.000 Menschen an einer Fortbildungsschulung/ später -prüfung teilgenommen Die Teilnehmer an den Verlängerungsprüfungen für den Verkehrsträger Straße der Jahre 2008 bis 2012 (= fünf Jahre) lassen einen Rückschluss auf die Zahl der „praktizierenden“ Gb zu: Es waren rund 7000.

Norbert Müller

ö.b.u.v. Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung,  
Duisburg



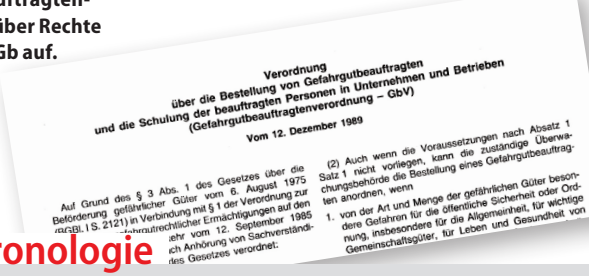
# A Success Story

**ANNIVERSARY** In December, it will be 25 years since § 2 of the GbV entered into force – high time to take a look back.

In the mid-1980s, what was then the labour union ÖTV (today: VERDI) proposed that the employees of companies that deal with dangerous materials should be given special training. The goal was to ensure that the increasingly extensive and complex regulations on the transport of dangerous goods were upheld internally.

Initially greeted with little warmth in the business sector, the proposal gained no true momentum until there was a major fire resulting from a heavy truck accident in Herborn, Germany on 7 July 1987. Even so, it would take another two years of negotiations and preparations before this crystallised into concrete action: In December 1989, Clause 2 of the Ordinance on the Authorisation and Training of Dangerous Goods Safety Advisors in Companies (GbV) went into effect, with the remainder of the ordinance following suit in October 1991.

**Die Gefahrgutbeauftragtenverordnung klärt über Rechte und Pflichten des Gb auf.**



### Kleine Chronologie

- 19.12.1989: Die GbV wird im Bundesgesetzblatt verkündet
- 1990: Start der Gefahrgutbeauftragten (Gb)-Schulungen
- 01.10.1991: Ablauf der Übergangsfrist: Die GbV tritt endgültig in Kraft
- 01.01.1999: Start der Prüfung nach Grundschulung
- 01.01.2000: Inkrafttreten der RL 96/35/EG („Sicherheitsberater-RL“): Alle betroffenen Unternehmen in EG-/EWR-Mitgliedstaaten müssen Gb bestellen
- 01.01.2003: Inkrafttreten Abschnitt 1.8.3 ADR/RID/ADN: Alle betroffenen Unternehmen in ADR-/RID-/ADN-Vertragsstaaten müssen Gb bestellen
- 01.07.2005: Start der Prüfung für Verlängerung des Gb-Nachweises
- 01.09.2011: Ende der Pflicht zur Bestellung eines Gb für den Luftverkehr
- 20.09.2013: Vorschlag Deutschlands, eine dem Abschnitt 1.8.3 ADR/RID/ADN vergleichbare Regelung im IMDG-Code einzuführen, wird von IMO-DSC abgelehnt



**In Germany, the Chambers of Commerce provide the training certificates for the Dangerous Goods Safety Advisors.**

## GbV: a brief chronology

- 19.12.1989: The GbV is announced in the German Federal Law Gazette (BGBl)
- 1990: First Gb training workshops commence
- 01.10.1991: End of the transitional deadline: The GbV permanently goes into effect
- 01.01.1999: First tests following basic training commence
- 01.01.2000: RL 96/35/EG ("Safety Advisor Guidelines") goes into effect: All affected companies in EC/EEA member countries must appoint DGSA's
- 01.01.2003: Section 1.8.3 ADR/RID/ADN goes into effect: All affected companies in ADR/RID/ADN countries must appoint DGSA's
- 01.07.2005: First tests for renewing the DGSA certificate.
- 01.09.2011: Appointing DGSA's for air transport is no longer mandatory
- 20.09.2013: Germany's proposal to add a regulation similar to section 1.8.3 ADR/RID/ADN to the IMDG Code is rejected by the IMO-DSC

### Open questions

The GbV did then and continues to provide plenty of material for discussion. For example:

- › delegation and Dangerous Goods Safety Advisors: Can DGSA delegate some or all of their responsibilities to a third party? And if so: What qualifications does the third party need to have?
- › authority to give directives: Do DGSA's have the authority or even responsibility to give directives with regard to employees? Or even with regard to the DGSA's own employer?
- › liability: Can DGSA's be held accountable for breaches of duty under criminal law? And for resulting damages under civil law?
- › to what extent the current system of workshops (content and scope) and tests (content, 50 % minimum score) prepares DGSA's for their work. Is half-knowledge a good or bad thing?
- › to what extent the current qualification requirements for instructors are sufficient from a content-related and methodological-educational standpoint.
- › if it is reasonable to require DGSA's to pass a test every five years in order to demonstrate their qualifications? No other types of advisors have to do so. Why is this indispensable in the case of DGSA's?
- › The qualification certificates for DGSA's are accepted in all ADR/RID/ADN countries. Yet the ways in which Gbs receive their certificates differs greatly among these countries: The duration of the workshops and format of the tests (written only or also with an oral sec-

### German Participants in basic training / examination / continuing training / examination from 1990 to 2012

Mode of Transport	Participants in Basic Training / Examination	Participants in Continuing Training / Renewal Examination
Road	77,802	48,983
Rail	20,754	11,434
Water (inland)	3,342	2,355
Water (overseas)	9,024	5,076
Air	3,847	2,115

tion, level of difficulty, minimum passing score) are not uniform.

But one thing can definitely be said about the GbV from 1989: It's a German success story. Between 1990 and 2012 roughly 80,000 people took part in basic training and another 50,000 in continuing training and later the examination. The numbers for those taking a renewal exam for road transport from 2008 to 2012 (= five years) give us an indication of how many "active" DGSA's there were, namely roughly 7,000.

### Norbert Müller

Officially appointed and certified expert for dangerous goods transport and storage, Duisburg

### Anything but uniform: the differences of the training in the ADR-states

Country	Minimum Duration of Basic Training	Minimum Percentage Needed to Pass the DGSA Basic Training Exam
Austria	32 hrs. + 10 hrs. for each additional mode of transport	80 or 60 + oral exam
Belgium	5 days (liquids) + 2 days (gases) + 1 day for each mode of transport	60
Bulgaria	7 days	80
Czech Rep.	- (standard: 2 days for ADR)	80
Denmark	- (standard: 5 days for ADR + 1 day for RID)	60
Finland	3 days	70
France	- (standard: 6-15 days)	60
Germany	3 days + 1 day for RID or ADN	50
Hungary	60 hours	50
Ireland	- (standard: 5 days)	64
Latvia	8 days	?
Liechtenstein	4 days	80
Luxembourg	15 days	50
Netherlands	- (standard: 5 days for each mode of transport)	70
Norway	-	67
Poland	44 hrs. + 16 hrs. for additional modes of transport	80
Portugal	70 hours	50
Serbia	4 days	80
Spain	3 days + 1 day for RID	50
Sweden	-	60
Switzerland	24 hrs. for ADR + 4 hrs. for RID or ADN	60-70 (depending on the training organiser)
United Kingdom	- (standard: 5 days)	64

- = Here the length of training is not defined

Source: Subsections 1.8.3.8/1.8.3.9 ADR/RID/ADN (training) and 1.8.3.12 (testing) [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/wp15ac1/TRANS-WP15-AC1-2003-BE-inf23e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/wp15ac1/TRANS-WP15-AC1-2003-BE-inf23e.pdf), independent research