

Déjà vu

SYMPATHISCH Als bedeutendste Wirtschaft auf dem afrikanischen Kontinent beweist Südafrika bei den Gefahrgutvorschriften europäisches Niveau.



Gefahrguttransport à la Südafrika: Fahrer Gift Moruthane in Johannesburg vor seinem Gefahrgut-LKW



Die Vorschriften für den Transport und die Lagerung gefährlicher Güter in Südafrika sind denen in Europa sehr ähnlich, wie der folgende Bericht zeigt.

Die Rechtsgrundlage für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße ist der National Road Traffic Act 93 (NRTA 93), Regulations 273-283B, aus dem Jahr 1996, der bis heute vier Mal geändert wurde. Die Details finden sich in Codes of Practice South African Bureau of Standards (SABS), vergleichbar mit DIN-Normen, zum Beispiel

- › 0228 The identification and classification of dangerous goods and substances
- › 0232-1 Transportation of dangerous goods: Emergency information systems
- › 0233 IBC for dangerous substances.

Versandstücke

Die Vorschriften des ADR werden in Südafrika nicht übernommen, aber durchaus zum Vergleich herangezogen.

Versandstücke müssen zum Beispiel genauso gekennzeichnet und bezettelt sein wie in Europa gemäß ADR.

Dokumente

Im Fahrzeug mitzuführen ist eine Ladeliste, deren Angaben im Wesentlichen „unserem“ Abschnitt 5.4.1 ADR entsprechen, und ein

Unfallmerkblatt, das dem Format des ADR bis zum Jahr 2009 entspricht (Beispiel siehe Abbildung auf Seite 30) (= Regulation 281 des NRTA 93).

Fahrerschulung

Der Fahrer eines Fahrzeugs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen muss im Besitz einer „Driving Licence“ für Gefahrgut sein, wenn er gefährliche Güter befördern möchte (= Regulation 280 des NRTA 93). Der Basiskurs dauert fünf Tage und schließt mit einer Prüfung ab. Ist diese erfolgreich, ist die Driving Licence für Gefahrgut das Ergebnis (Beispiel siehe Abbildung auf

Südafrika kompakt

Für international orientierte Unternehmen ist Südafrika mit seinen mehr als 50 Millionen Einwohnern und einer in vielen Branchen florierenden Industrie ein wichtiger Markt und Produktionsstandort. Das Wirtschaftswachstum in 2011: Handel/Gaststätten/Hotels 4,4 %; Transport/Logistik/Kommunikation 3,3%; Bergbau/Herstellung 1,8%; Bau 0,8%; Land-/Forst-/Fischwirtschaft -0,4%.

Über zehn Prozent aller Einfuhrgüter und über sieben Prozent aller Ausfuhr Güter betrafen im Jahr 2011 chemische Erzeugnisse.

Dreieinhalb mal so groß wie Deutschland, verfügt Südafrika über ein gut entwickeltes Finanz- und Rechtssystem und eine im Vergleich zu allen anderen afrikanischen Ländern gut ausgebaute Infrastruktur.

Das Straßennetz (befestigt) betrug 2002 über 73.500 Kilometer (im Vergleich Deutschland: 230.000 Kilometer). Das Schienennetz umfasste 2013 insgesamt 20.192 Kilometer, worauf überwiegend Güterzüge verkehren. Zu Südafrika gehören fünf Containerhäfen.

Unfallmerkblatt für UN 2794.

Seite 31). Anders als in Europa wird nicht zwischen Stück-, Schüttgut- und Tanktransporten oder nach Klassen unterschieden. Bei Tanktransporten ist ein Assistent (Beifahrer) vorgeschrieben. Er muss selbst keine Driving Licence haben, aber ein Trainingszertifikat, da er die Befüll- und Entleereinrichtungen des Tanks zu bedienen hat. Kurs und Prüfung sind alle zwei (!) Jahre zu wiederholen. Auch der Refresher dauert wieder fünf Tage. Die Driving Licence wird sowohl im inner-südafrikanischen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr verlangt. Das hat für Fahrer zum Beispiel aus Namibia, die die Strecke Namibia-Südafrika-Namibia fahren, zur Folge, daß sie in Südafrika Lehrgang und Prüfung absolvieren müssen, da es in Namibia zur Zeit noch keine Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße gibt und folglich keine Lehrgänge und Prüfungen angeboten werden.

Ausrüstung

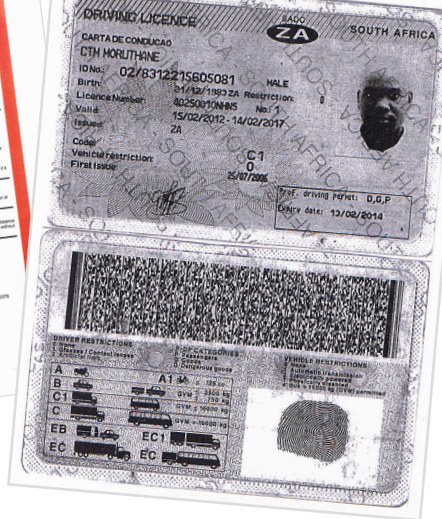
Vorgeschrieben sind zwei 9-kg-Feuerlöscher, die jährlich geprüft werden müssen. Auch die persönliche Schutzausrüstung entspricht im Wesentlichen dem, was wir in Europa im Abschnitt 8.1.5 des ADR haben. Wie bei uns hat der Verladefahrer, Fahrzeug und Ausrüstung vor Beladung zu checken und das Ergebnis zu dokumentieren.

Fahrzeuge: Kennzeichnung

Fahrzeuge, die gefährliche Güter geladen haben, sind – wie in Europa – vorne und hinten zu kennzeichnen, aber nicht mit orangefarbenen Warntafeln, sondern mit orangefarbenen auf der Spitze stehenden Quadraten (Placards). Zusätzlich ist, wenn nur ein gefährliches Gut einer UN-Nummer geladen ist, links, rechts und hinten ein stoffspezifisches orangefarbenes „Panel“ anzubringen.

Kontrollen

Bei der Straßenpolizei gibt es spezialisierte Gefahrgutkontrolltrupps. Diese sind sehr gut qualifiziert. Verstöße gegen den NRTA 93 werden konsequent geahndet.



Driving Licence für Fahrer Gift Moruthane. Er darf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 16 t und Gefahrgut fahren.

Happy drums

Große Teile der südafrikanischen Bevölkerung leben in Townships am Rande großer Städte ohne direkten Zugang zu sauberem Wasser. Gebrauchte, oft kontaminierte Fässer und Kanister werden deshalb häufig als Wasserbehälter weiterverkauft. Welche Lösung die südafrikanische Verpackungsindustrie anstrebt: rpmasa.org.za



Kennzeichen in Südafrika: Lkw mit Gefahrgut-„Panel“.

See- und Lufttransport

Selbstverständlich wendet Südafrika den IMDG-Code und die ICAO-TI an. Dasselbe gilt für die ab Südafrika fliegenden Airlines bezüglich der IATA-DGR. Zertifikate betreffend Trainings gemäß Kapitel 1.3 IMDG-Code bzw. 1.5 IATA-DGR sind selbstverständlich. Es gibt verschiedene Anbieter, unter anderem bietet die Lufthansa Personalkategorie-6-Schulungen in Johannesburg an.

Lagerung

Auch für die Lagerung gefährlicher Stoffe und Zubereitungen/Gemische bestehen Anforderungen formaler Art (Lizenz) und materieller Art (z. B. Branderkennung und -bekämpfung), abhängig von der Art und der Menge der gelagerten Güter, insbesondere brennbare, giftige und ätzende Flüssigkeiten. Auch Zusammenlagerverbote existieren und sind einzuhalten. Südafrika hat selbstverständlich das UN-GHS eingeführt mit einer Übergangsfrist bis Mitte

2016, also ein Jahr länger als in der EU. Die Anwender „ächzen“ genauso über die Schwierigkeiten mit der parallelen Anwendung des alten Systems (das wiederum den RL 67/548/EWG und 1999/45/EG sehr ähnlich ist) und des neuen GHS-Systems in der Übergangsphase wie wir in Europa.

Leider bestand aus Zeitgründen keine Gelegenheit, die Besonderheiten des Transports gefährlicher Güter bei der Transnet Freight Rail mit der interessanten (Schmal-)Spurbreite von 1067 Millimeter kennenzulernen.

Fazit

Beim Transport und bei der Lagerung gefährlicher Güter in Südafrika kommt einem als Europäer sehr vieles sehr bekannt vor. Das macht dieses schöne Land doppelt sympathisch.

Norbert Müller

Öff. bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung, Duisburg