

# Weitreichende Folgen

**SICHERHEIT** Das manche Gefährdungspotenziale weder ausreichend aufgeklärt noch in den Vorschriften sinnvoll erfasst sind, zeigte sich in einigen Diskussionen der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung in Bern Mitte März.



**Gentechnisch veränderte Tiere werden befördert – und sollen nach Ansicht Deutschlands in den Gefahrgutvorschriften passend zu finden sein.**

Im Zuge einer vermeintlichen Harmonisierung der Regelwerke wurde im vergangenen Jahr beschlossen, die „kinematische Viskosität“ in Paragraph 2.2.3.1.4 b) zu streichen. Da diese nicht in den Modellvorschriften enthalten waren, wurden sie auch für RID-ADR-ADN gestrichen. Der Europäische Farbenverband CEPE beantragte nun, die Änderung vom letzten September wieder rückgängig zu machen, da dieser Aspekt für die korrekte Klassifizierung von Farben wichtig sei. Die kinematische Viskosität soll nicht in den modalen Regelwerken gestrichen, sondern vielmehr in die Modellvorschriften aufgenommen werden. Der Antrag wurde angenommen und CEPE hat bereits ein Dokument für die nächste Sitzung des UNO-Unter-

ausschusses eingereicht.

Frankreich berichtete vom Fortschritt der Arbeiten für die „Multimodale Datenbank zu Ereignissen bei der Beförderung gefährlicher Güter“. Am 10. und 11. Oktober 2013 traf sich dazu eine informelle Arbeitsgruppe im französischen Valenciennes. Verschiedene Staaten signalisierten ihre Bereitschaft, Daten in eine Testversion der Datenbank einzugeben. Allerdings wollen sowohl das Sekretariat der UNECE wie auch der Vertreter Frankreichs Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf die Struktur der Datenbank ausloten. Belgien und die Niederlande andererseits wollen Verbesserungen von Abschnitt 1.8.5 „Meldungen von Ereignissen mit gefährlichen Gütern“ erarbeiten und vorstellen.

## Risiken bewerten

Die European Railway Agency ERA sowie Claude Pfauvadel, der Vorsitzende der Gemeinsamen Tagung, berichteten vom „Ersten Workshop zur Risikobewertung im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffahrtsverkehr“. Pfauvadel wies darauf hin, dass man für das finale Ziel harmonisierter Kriterien für die Risikoakzeptanz schrittweise vorgehen sollte. Ende Oktober 2014 wird die ERA einen zweiten Workshop organisieren, „bei dem der Entwicklungsstand und der Inhalt der Unfalldatenbank überprüft und der vom Vorsitzenden erwähnte Begriff der Unsicherheitsberechnung untersucht werden sollen“.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs berichtete von einem Problem, welches in London schon auf Ministerbene diskutiert wird. Man hat festgestellt, dass in UK eine signifikante Anzahl von „nicht konform zugelassenen Tankfahrzeugen“ aus einem Nicht-ADR-Vertragsstaat in Verkehr sind. Aus rechtlichen Gründen müssten diese Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden. Dieses Vorgehen hätte aber für die Versorgung bestimmter Branchen wie auch für die betroffenen Transporteure gravierende wirtschaftliche Konsequenzen. Derzeit fahren die Fahrzeuge mit einem Zulassungszertifikat, welches von einer nicht benannten Stelle im Namen des Vereinigten Königreichs ausgestellt wurde. Die ganze Angelegenheit ist Gegenstand umfangreicher juristischer Beratungen.

Das Thema „Flexible Schüttgut-Container (FIBC)“ beschäftigte die Gemeinsame Tagung erneut. Der russische Verband IDGCA legte Ergebnisse der Prüfung dieser FIBC vor. Einige Delegationen wünschten auch diesmal zusätzliche Informationen dazu. Man gab jedoch den Ball weiter zum RID-Fachausschuss sowie dem Sicherheitsausschuss für das ADN. Unter bestimmten Prämissen sollen die Bestimmungen der UN-Modellvorschriften zu flexiblen Schüttgut-Containern eingeführt werden. Allerdings solle vor Einführung neuer Bestimmungen für neue Beförderungsmittel die Industrie den Beweis erbringen, dass den Anforderungen entsprechende Beförderungsmittel existieren.

### Klarstellung der Vorschriften

Für die Beförderung von lebenden gentechnisch veränderten Tieren ist nach Ansicht Deutschlands eine Klarstellung und Anpassung der Vorschriften notwendig. Das Problem soll im Rahmen einer von Deutschland geführten internationalen Arbeitsgruppensitzung diskutiert werden. Ein Industrievertreter vertrat die Ansicht, dass die RID-ADR-ADN-Regelwerke nicht die richtigen Gesetzesgrundlagen für das Thema seien. Es gebe bereits das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport.

Bereits im Vorfeld der geplanten Sitzung wurde die Frage aufgeworfen, wie man den Begriff „Tier“ definieren soll. Sind nur Hamster, Katzen und Hunde Tiere? Oder gehören auch Kleinstlebewesen



**Kühlmittel sind in die Schlagzeilen geraten und werden deshalb wieder diskutiert.**

dazu? Man darf gespannt sein, zu welchen Ergebnissen diese Arbeitsgruppe kommen wird.

### Vorfälle mit Trockeneis

Für die nächste Vorschriftenausgabe hatte die Gemeinsame Tagung vor einem

Jahr in Bern beschlossen, den Paragraphen 5.5.3.1.5 für Trockeneis mit dem Satz zu ergänzen, dass „man in der Regel davon ausgehen könne, dass von Versandstücken, die Trockeneis als Kühlmittel enthalten, kein diesbezügliches Risiko ausgehe“. Nun berichteten Österreich und Spanien von zwei tragischen Vorfällen: auf einer Deutschen Autobahn kam ein Gastronom ums Leben, der Versandstücke mit Trockeneis in einem Privatfahrzeug bei offenbar geschlossenem Fenster befördert hatte. Und man fand noch einen ebenso tragischen Vorfall, der sich in Kalifornien ereignet hatte. Obschon die Behandlung dieses Themas für die Kurierunternehmen möglicherweise weitreichende Folgen haben könnte, wurde dieser Antrag erst in der letzten halben Stunde diskutiert. Es konnte aus zeitlichen Gründen dann nur beschlossen werden, die geplante Ergänzung wieder zu streichen. Weitere Anträge wie die Einführung einer Definition von „Gut belüftet“ wurde auf die nächste Tagung verschoben.

### Erwin Sigrist

Leiter Fachbereich „Transport und Gefahrgutvorschriften“ beim Schweizer Wirtschaftsverband scienceindustries

## Kommentar

- › Die Einführung einer „Dangerous Goods Incident Database“ wird sowohl von der Gemeinsamen Tagung wie auch vom ICAO Dangerous Goods Panel diskutiert. Obschon beide Seiten auf die Pläne des jeweils anderen Gremiums aufmerksam gemacht wurden, will man die Arbeiten nicht gemeinsam vornehmen. Das US-DOT hat seit vielen Jahren bereits eine solche Datenbank, welche auch allen zugänglich ist (<https://hazmatonline.phmsa.dot.gov/IncidentReportsSearch/>). Die Absichten hinter diesen Plänen sind grundsätzlich sehr gut, denn aus Unfällen sollte man wenigstens etwas lernen und gegebenenfalls verbessern können. Wie groß jedoch die Bereitschaft der Behörden sein wird, solche Daten zu erfassen, ist ungewiss. Gemäß Unterabschnitt 1.8.5.2 haben die Vertragsstaaten bereits heute die Pflicht, Meldungen an UNECE weiterzuleiten. Allerdings meinte ein Vertreter von UNECE dazu, dass es in Europa offenbar so gut wie keine Vorfälle mit Gefahrgütern gebe, denn im Zeitraum von mehreren Jahren habe man lediglich zwei Meldungen erhalten. Der Industrie Pflichten aufzuerlegen (in 1.8.5.1) ist natürlich viel einfacher als ihnen selbst nachzukommen.
- › Die Meinung der Gem.Tagung, dass vor der Einführung neuer Bestimmungen für FIBC erst der Nachweis des Vorhandenseins entsprechender Beförderungsmittel erbracht werden müsse, ist geradezu absurd. Es ist doch genau andersherum: die Bestimmungen für diese Schüttgut-Container sollen endlich eingeführt werden, denn erst wenn diese bekannt sind, können die Beförderungsmittel beschafft werden. Verkehrte Welt!
- › Das Thema Trockeneis dürfte sowohl die Gem.Tagung wie auch die WP.15 noch eine Weile beschäftigen. Bei aller Tragik: beide zitierten Vorfälle hätten mit anderen RID-ADR-Vorschriften nicht vermieden werden können. Und noch viel wichtiger: man kann einzelne Vorfälle auch mit zahllosen Paragraphen nicht aus der Welt schaffen. Eine risikofreie Gesellschaft ist eine Illusion! Würde man dies wollen, müsste zum Beispiel der globale Straßen- und Schienenverkehr umgehend eingestellt werden. **Erwin Sigrist**