

# Durchhaltevermögen beweisen

**ORANGE\_BOOK** Beim international besetzten Gremium für die Ausarbeitung der UN-Modellvorschriften müssen Antragsteller ihre Anliegen häufiger neu stellen.

**W**ie immer zu Beginn eines Bienniums erhielten die Delegierten auf der Sitzung im Juni 2013 ein Geschenk der Vereinten Nationen: die druckfrische neue (18.) Ausgabe der UNO-Modellvorschriften. Dass weiterer Änderungsbedarf besteht, bewiesen die eingereichten 36 formalen und bis Ende der Tagung 61 informellen Dokumente. Ein Vorgang, man könnte es fast Ritual nennen, wiederholt sich fast bei jeder Tagung des Sub-Committees: der internationale Chemieverband ICCA übermittelt eine Zusammenstellung mit neuen oder zu ändernden organischen Peroxiden für die „List of currently assigned organic peroxides in packagings“ in Paragraf 2.5.3.2.4 der Modellvorschriften. Jedes Mal wird der Antrag vom Vereinigten Königreich mit der Begründung abgelehnt, diese Liste sei unnötig in den Modellvorschriften. Und anschließend wird der Antrag jeweils problemlos angenommen. Sieben Einträge werden daher geändert. Zudem werden in der Verpackungsinstruktion IBC520 unter UN 3109 sowie 3119 drei Ergänzungen vorgenommen. Praktische Probleme haben einige Versender mit der Umsetzung der Bestimmungen für freigestellte Mengen (Excepted Quantities). Abschnitt 3.5.2 schreibt vor, dass die Innenverpackungen unter Verwendung von Polstermaterial und/oder Aufsaugmaterial in Zwischenverpackungen verpackt werden. Oft gehen solche Lieferungen an Ärzte, Zahnärzte oder Endverbraucher. Diese bewahren die Güter in den Zwischenverpackungen auf. Da speziell bei Ärzten Reinlichkeit oberstes Gebot ist, ist Aufsaugmaterial in den Zwischenverpackungen nicht sehr zweckdienlich. Der europäische Chemieverband Cefic beantragte daher, dass das Aufsaugmaterial in der Außenverpackung sein darf. Zudem soll auch die in 3.5.5 vorgeschriebene Maximalzahl von 1000 EQ-Sendungen pro Fahrzeug/Container gestrichen werden. Es gab dazu nicht unerwartet zahlreiche Kommentare. Unter anderem wurde befürchtet, dass das Aufsaugmaterial in der Außenverpa-

ckung nicht seine ganze Wirkung entfalte. Cefic wurde gebeten, für die nächste Tagung zwei separate Anträge zu unterbreiten, unter Berücksichtigung der Kommentare bei dieser Tagung.

## Mehr als nur Farbe

Das „International Paint and Printing Ink-Council – IPPIC“ schlug vor, für umweltgefährdende Farbe vier neue UN-Nummern in die Gefahrgutliste aufzunehmen: die vier Einträge für „Paint“, „Printing Ink“, „Adhesives“ sowie „Resin Solution“ sollten der Klasse 9, VG III zugeordnet sein. Während einige Delegierte den Antrag unterstützten, waren andere der Meinung, für solche Farben sollten die bestehenden Einträge UN 3077 und 3082 benutzt werden. Auch sollte die Sondervorschrift 274 (Ergänzung der Benennung bzw. Proper Shipping Name mit einem technischen Namen) angewandt werden. IPPIC kündigte für die nächste Tagung ein neues Dokument an.

## Diskussionen ohne Ende: die Angaben „Marine pollutant“ und „Environmentally hazardous“.

Die Diskussionen diverser Gremien betreffend die Angabe der Begriffe „UMWELTGEFÄHRDEND“, „MEERESSCHADSTOFF“ bzw. „ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS“, „MARINE POLLUTANT“ in den Begleitdokumenten wäre ausreichend Stoff für ein Sonderheft dieser Zeitschrift. „Marine Pollutant“ ist für den Versand nach IMDG-Code seit vielen Jahren ein bekannter Begriff. Nicht umsonst gibt es die MARPOL-Konvention. Für die Landverkehre wurde jedoch der etwas weiter gefasste, allgemeinere Begriff „Umweltgefährdend“ kreiert. Für den multimodalen Verkehr (Straße/Schiff oder Schiene/Schiff) entstand dadurch das Problem, dass man in den Beförderungspapieren gemäss 5.4.1.1.18 RID/ADR/ADN unterschiedliche Begriffe verwenden musste, je

nach Verkehrsträger. In der Zwischenzeit ist der kombinierte Begriff „MEERESCHADSTOFF/UMWELTGEFÄHRDEND“ bzw. „MARINE POLLUTANT/ ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS“ zulässig. Abgesehen von Vorschlägen, dies aus Platzgründen mit „MP/EH“ abzukürzen, gibt es nach wie vor Bestrebungen, einen für alle Verkehrsträger geltenden Begriff zu finden. Die IMO beziehungsweise die „Editorial and Technical Group“ des DSC schlug nun dem UNO-Unterausschuss vor, die obigen Begriffe durch AQUATIC POLLUTANT zu ersetzen. Diese Bezeichnung ist nach den Modellvorschriften zwar nicht vorgeschrieben. Das Sekretariat von UNECE wird jedoch die Gemeinsame Tagung RID-ADR-ADN über das Begehren der IMO informieren.

## Bedeutung aufgewertet

Im Zusammenhang mit dem Bericht der „E&T-Group“ der International Seeschiffahrtsorganisation IMO informierte deren Vertreter darüber, dass zum 1. Januar 2014 verschiedene Sub-Committees gemäß Beschluss vom MSC (Maritime Safety Committee) umbenannt würden. Zudem würde die Zahl der Unterausschüsse von neun auf sieben reduziert. So heißt das „Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers – DSC“ ab nächstem Jahr neu „Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers – CCC“. Darin integriert wird das bisherige „BLG – Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases“. Die Agenda des CCC wird somit noch umfangreicher. Was wiederum die Bedeutung der seit diesem Jahr von Gudula Schwan vom deutschen Bundesverkehrsministerium (BMVBS) geleiteten „Editorial and Technical Group“ aufwerten wird. Diese E&T-Group befasst sich mit den Detailfragen zum IMDG-Code. Die Nicht-Anerkennung von UN-Druckgefäßen und Nicht-UN-Druckgefäßen zwischen Europa und Nordamerika ist für die betroffene Industrie sehr ärgerlich. Man kann auch von einem nichtta-



## Was besprochen wurde

- › Organische Peroxide
- › Freigestellte Mengen (Excepted Quantities)
- › Umweltgefährdende Farbe
- › Begriffe für Umweltgefährdend
- › DSC wird CCC
- › UN-Druckgefäße
- › Flaschen aus Verbundwerkstoffen
- › Größe der Gefahrzettel, LQ- und EQ-Kennzeichen
- › UN 3363 Dangerous goods in machinery/apparatus
- › Elektrische Speichersysteme und die Klasse 9

**Etiketten in Not: Aromenhersteller müssen im Export viele Übersetzungen anbringen.**

riefären Handelshemmnis sprechen. Vor zwei Jahren haben aber das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten beschlossen, dieses Problem endlich zu lösen mit dem Ziel, Druckgefäße gegenseitig anzuerkennen. Die Vertreter von UK und USA konnten nun dem Sub-Committee berichten, dass man, in enger Zusammenarbeit mit der Gasindustrie, davon ausgehen kann, dass für die 44. Tagung im Dezember 2013 ein erster Antrag vorliegt.

### Informationen auf Umschließungen

Auf Antrag des europäischen Industrie-gaserverbands EIGA wird die Betriebsdauer von Flaschen aus Verbundwerkstoffen begrenzt. Neu wird diese in 6.2.2.1.1 Bem.1 auf 15 Jahre beschränkt. IPPIC schlug diverse Änderungen bei den Gefahrzetteln sowie LQ- und EQ-Markierungen vor. Es ging im Wesentlichen darum, die Größe verringern zu können, wenn dies aufgrund der Gebindegröße oder anderer vorgeschriebener Gefahrzettel notwendig sei. Welcher Versender kann nicht ein Lied von diesem Problem singen. Der Unterausschuss zeigte Verständnis für das Problem, wies aber darauf hin, dass Sicherheitsanforderungen nicht „kommerziellen Gründen“ untergeordnet werden dürften. Leider gelang es der Vertreterin von IPPIC nicht, dem Sub-Committee aufzuzeigen, dass Versender nicht nur Gefahrgutvorschriften unterworfen sind. Zahlreiche Staaten haben andere Vorschriften zu Informationen auf Umschließungen. Um nur ein Beispiel zu nennen: wenn ein Hersteller von Aromen seine Produkte in ein großes Land im Mittleren Osten versendet, dann

müssen arabische Übersetzungen der Produktetiketten auf den Gebinden angebracht werden. Tut er dies nicht, dürfen die Güter nicht eingeführt werden. Und keine Vorschrift hat Priorität vor anderen – Versender müssen einfach ALLE einhalten.

Zwei Dokumente befassten sich mit Artikeln, welche kleine Mengen Gefahrgut beziehungsweise umweltgefährdende Stoffe enthalten. Begründet wurde dies mit der Feststellung, dass Sendungen mit UN 3363 DANGEROUS GOODS IN MACHINERY/APPARATUS unaufhaltsam zunehmen würden. Eine Definition des Begriffs „Article“ sucht man heute in den Definitionen von Abschnitt 1.2.1 vergeblich. Ein Antrag des Vereinigten Königreichs enthielt unter anderem den Vorschlag, zwei neue UN-Nummern aufzunehmen „UN 3xxx / 3yyy ARTICLES, N.O.S., containing dangerous substances of Class 2 bzw Class 3“. Eine der beim Unterausschuss sehr beliebten so genannten „Lunchtime working groups“ befasste sich eingehend mit dem Thema. Diese diskutierte erst die Grundsatzfrage, welche Definitionen denn benötigt würden: „Article“ oder auch „Machinery“, „Apparatus“ oder sogar „Equipment“? Ferner ging es auch um Verpackung, Mengen, „Hazard communication“ und weitere. Anschließend wurden die Delegierten um Übermittlung von Kommentaren gebeten, damit das Vereinigte Königreich einen neuen Antrag für die Dezember-Tagung vorbereiten kann. Wenn dann irgendwann eine salomonische Lösung gefunden wurde, dürfte das Problem darin bestehen, die betroffene Industrie darüber ins Bild zu setzen.

Denn Versender solcher Produkte sind keine klassischen Gefahrgutversender. Aber bis dahin dauert es ja noch eine Weile.

### Lithiumbatterien und ihre Gefahren

Eine interessante Frage brachte die internationale Luftfahrtorganisation ICAO auf die Tagesordnung: Ist die Zuordnung elektrischer Speichersysteme zu Klasse 9 angemessen? Sollte dafür eventuell eine Unterklasse (zum Beispiel 9.1) geschaffen werden oder sogar eine neue Klasse? Und vor allem: Wie kann die Gefahrenkommunikation verbessert werden? Lediglich durch das Anbringen eines Klasse-9-Gefahrenetiketts wird nicht klar, welche intrinsischen Gefahreneigenschaften der Inhalt der Umschließung hat. Für den Luftversand gibt es ein „Lithium Battery Handling Label“. Dieses hat den Zweck dafür zu sorgen, dass beschädigte Gebinde weder verladen noch befördert werden. Diese Information ist beim Lufttransport eigentlich unnötig, da beschädigte Gebinde ohnehin nie befördert werden. Die meisten Delegierten gestanden einen Handlungsbedarf in diesem Fragenkreis ein. Über das „Wie“ waren jedoch die Meinungen geteilt. Die anwesenden Delegationen wurden von ICAO um Kommentare gebeten, um eine Lösung zu finden, welche allen Verkehrsträgern gerecht wird, damit es nicht für jeden unterschiedliche Ergebnisse geben wird.

### Erwin Sigrist

Leiter Fachbereich „Transport gefährlicher Güter“ bei scienceindustries Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech Schweiz