

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN AUS DEM PRAKTISCHEN GEFAHRGUTRECHT

VCI INFOVERANSTALTUNG GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN

SABINE SCHULTES

GLOBAL EXPERT TRANSPORTATION SAFETY EXCELLENCE AND GOVERNANCE



AGENDA

- 01 Wie steht es um die Harmonisierung mit GHS und CLP?**
- 02 Wo sind die aktuellen Stolpersteine?**
- 03 Welche Herausforderungen gibt es in anderen Bereichen?**

AGENDA

- 01 **Wie steht es um die Harmonisierung mit GHS und CLP?**
- 02 Wo sind die aktuellen Stolpersteine?
- 03 Welche Herausforderungen gibt es in anderen Bereichen?

WIE STEHT ES UM DIE HARMONISIERUNG MIT GHS UND CLP?

PRINZIPIELLER UNTERSCHIED

zwischen Gefahrgut

- Schutzziel einmalige Exposition
 - Öffentlicher Verkehrsraum
 - Priorisierung der Gefahren
 - Ausbildung aller Beteiligten

und GHS/CLP

- Schutzziel täglicher Umgang
 - Kontrollierte Arbeitsbedingungen
 - Umfassende Kommunikation
 - Anwendung durch Verbraucher

WIE STEHT ES UM DIE HARMONISIERUNG MIT GHS UND CLP?

STATUS QUO

Grundsätzlich haben sich die Regelwerke so weit wie sinnvoll angeglichen:

- Physikalisch/chemische Gefahren wurden aus den Transportvorschriften übernommen und deren Weiterentwicklung wird zwischen den Subcommittees abgestimmt.
- Gesundheitsgefahren werden von GHS geführt, aber wenn relevant auch mit dem TDG Subcommittee diskutiert.

Neue Gefahrenkriterien betreffen derzeit nur GHS, bzw. sogar nur CLP. Dort gibt es momentan Aktivitäten, die man als europäischen „Alleingang“ interpretieren könnte.

Dazu gehören u.a. Nanomaterialien und endokrine Disruptoren, beides betrifft Transport aktuell nicht.

WIE STEHT ES UM DIE HARMONISIERUNG MIT GHS UND CLP?

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Die Transportvorschriften beziehen sich auf GHS, das Globally Harmonized System der Vereinten Nationen. Davon weicht die europäische Variante CLP (Classification, Labelling and Packaging) z.T. deutlich ab.

Dies führt in der Praxis häufig zu Irritationen bei der Einstufung, wenn eine CLP Einstufung „blind“ in die Transportklassifizierung übernommen wird. Hier sind gute Kenntnisse der Unterschiede dieser Regelwerke notwendig. Das Gleiche gilt für das Sicherheitsdatenblatt (SDS), das für den beruflichen Verwender von Gefahrstoffen erstellt wird, nicht für den Beförderer von Gefahrgut!

WIE STEHT ES UM DIE HARMONISIERUNG MIT GHS UND CLP?

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Merke:

- Das SDS ist kein Beförderungspapier.
- Das SDS enthält nicht immer alle Informationen, die für ein Beförderungspapier notwendig sind.
- Nicht alle Produkte benötigen ein SDS, aber alle Produkte müssen transportrechtlich klassifiziert werden.
- Nur weil es kein SDS gibt (z.B. für Erzeugnisse), bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass das Produkt kein Gefahrgut ist.

→ Beispiel Lithiumbatterien

AGENDA

- 01 Wie steht es um die Harmonisierung mit GHS und CLP?
- 02 Wo sind die aktuellen Stolpersteine?**
- 03 Welche Herausforderungen gibt es in anderen Bereichen?

WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. ÄTZENDE STOFFE

Tabelle 3.2.4

Allgemeine Konzentrationsgrenzwerte der Bestandteile eines Gemisches, auf die das Additivitätsprinzip nicht anwendbar ist, die zur Einstufung des Gemisches als hautätzend/-reizend führt

Bestandteil:	Konzentration:	Gemisch eingestuft als: hautätzend/-reizend
sauer mit pH-Wert ≤ 2	$\geq 1\%$	Kategorie 1
basisch mit pH-Wert $\geq 11,5$	$\geq 1\%$	Kategorie 1

WAS FEHLT ?

Gemäß CLP-Verordnung können Stoffe und Gemische aufgrund des extremen pH-Wertes ($\text{pH} \leq 2$ oder $\text{pH} \geq 11,5$) in hautätzend der Kategorie 1 eingestuft werden. Sie werden mit dem Gefahrenpiktogramm „Ätzwirkung“ (GHS05) und dem Signalwort „Gefahr“, dem H-Satz H 314 und den entsprechenden P-Sätzen gekennzeichnet. Wird der Stoff oder das Gemisch unter Berücksichtigung der sauren/alkalischen Reserve trotz des extremen pH-Werts für nicht hautätzend gehalten, so ist dies durch weitere Prüfungen zu bestätigen, vorzugsweise durch eine geeignete validierte In-vitro-Prüfung. (Anhang I Teil 3 3.2.3.1.2 CLP-Verordnung)

Quelle: CLP 1272/2008 Stand 1.12.2023, pH-Wert
BG BAU - Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft

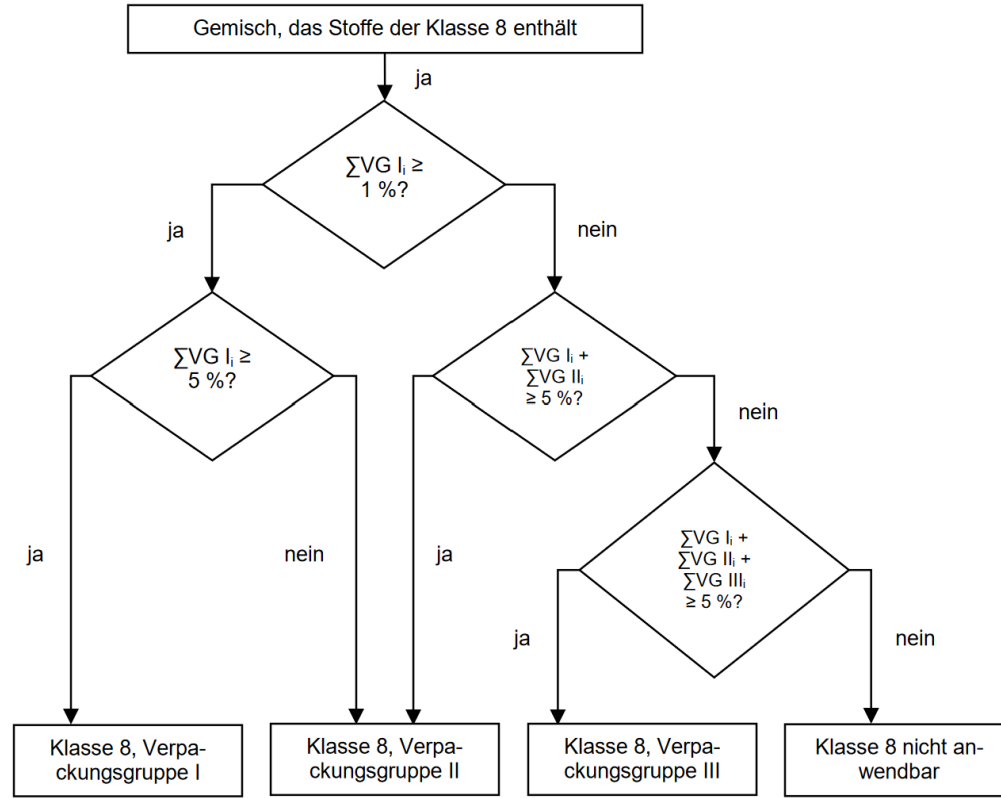
WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. ÄTZENDE STOFFE

VG I: Stoffe mit hoher Gefahr

VG II: Stoffe mit mittlerer Gefahr

VG III: Stoffe mit geringer Gefahr



Quelle: ADR 2023

WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. IMDG MP UND INDEX

2.10.3 Klassifizierung

2.10.3.1 Meeresschadstoffe sind nach 2.9.3 zu klassifizieren. („GHS Kriterien“)

Aber:

2.10.2 Allgemeine Vorschriften

2.10.2.1 Meeresschadstoffe müssen nach den Vorschriften der Anlage III von MARPOL 73/78 in der jeweils geltenden Fassung befördert werden.

2.10.2.2 Die Stoffe und Gegenstände, die als Meeresschadstoffe identifiziert sind, sind im **Index** in der Spalte MP durch das Symbol P gekennzeichnet.



WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. IMDG MP UND INDEX

BLEIACETAT	P	6.1	1616
Blei(II)acetat, <i>siehe</i>	P	6.1	1616
BLEIARSENATE	P	6.1	1617
BLEIARSENITE	P	6.1	1618
BLEIAZID, ANGEFEUCHTET mit mindestens 20 Masse-% Wasser oder einer Alkohol/Wasser-Mischung	-	1.1A	0129
Bleichlauge, <i>siehe</i>	-	8	1791
Bleichlorid, fest, <i>siehe</i>	P	6.1	2291
Bleichpulver, <i>siehe</i>	P	5.1	2208
BLEICYANID	P	6.1	1620
Blei(II)cyanid, <i>siehe</i>	-	6.1	1620
BLEIDIOXID	-	5.1	1872
BLEINITRAT	P	5.1	1469
Blei(II)nitrat, <i>siehe</i> BLEINITRAT	-	-	-
Blei(II)perchlorat, <i>siehe</i>	-	5.1	1470
BLEIPERCHLORAT, FEST	P	5.1	1470
BLEIPERCHLORAT, LÖSUNG	P	5.1	3408

WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. SONDERVORSCHRIFT 601

ADR SV 601

Gebrauchsfertige pharmazeutische Produkte (Medikamente), die für den Einzelhandel oder den Vertrieb für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch hergestellt und abgepackt sind, unterliegen nicht den Vorschriften des ADR.

Umkehrschluss: Medikamente, die NICHT wie o.g. verpackt sind, unterliegen dem ADR.

Achtung:

IMDG und IATA kennen keine Freistellung analog zur SP 601!



Quelle: Eurocarb

WO SIND DIE AKTUELLEN STOLPERSTEINE?

BSP. UN 3334/3335

3.9.2.1.1 Any material, which has **narcotic, noxious, irritating or other properties** such that, in the event of spillage or leakage on an aircraft, could cause extreme annoyance or discomfort to crew members so as to prevent the correct performance of assigned duties. The materials included under this proper shipping name must not meet any of the definitions for Classes 1 through 8.

3.9.2 Assignment to Class 9

Class 9 includes the following articles and substances:

3.9.2.1 Aviation Regulated Solid or Liquid

3.9.2.1.0 Assigned entries:

UN 3334 Aviation regulated liquid, n.o.s.

UN 3335 Aviation regulated solid, n.o.s.



AGENDA

- 01 Wie steht es um die Harmonisierung mit GHS und CLP?
- 02 Wo sind die aktuellen Stolpersteine?
- 03 Welche Herausforderungen gibt es in anderen Bereichen?**

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES IN ANDEREN BEREICHEN?

BSP. CBTA

Verantwortlichkeiten der Arbeitgeber

“Der Arbeitgeber des Personals, welches Funktionen ausübt, die sicherstellen müssen, dass gefährliche Güter in Übereinstimmung mit den Gefahrgut-Vorschriften des Luftverkehrs (IATA-DGR) befördert werden, ist für das Erstellen und Aufrechterhalten eines Gefahrgut Trainingsprogrammes verantwortlich.“

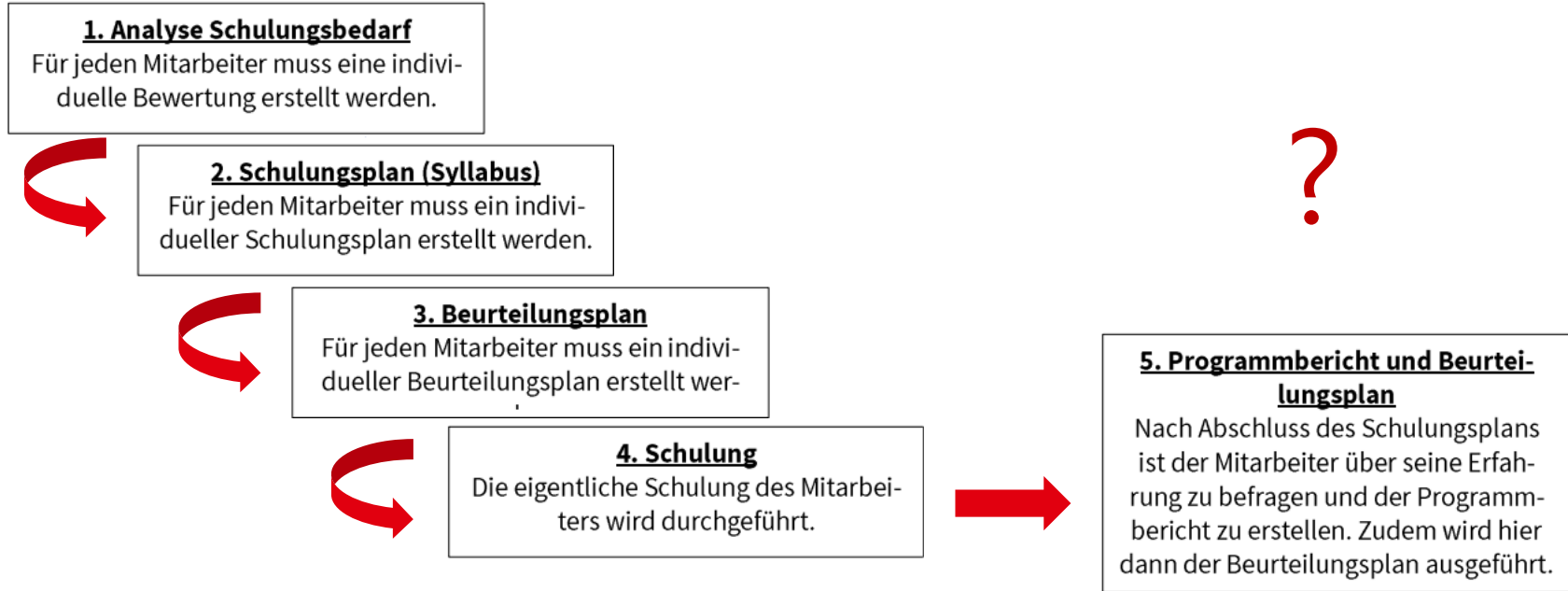


VCI-LEITFADEN ZUM

Competency Based Training and Assessment (CBTA) im Luftverkehr und die interne Umsetzung aus Sicht des VCI

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES IN ANDEREN BEREICHEN?

BSP. CBTA



WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES IN ANDEREN BEREICHEN?

BSP. CBTA



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
Für Digitales und Verkehr (BMDV)

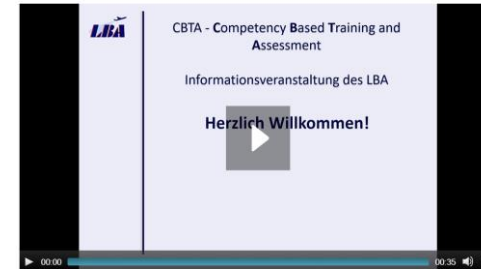
5. Programmbericht und Beurteilungsplan

Nach Abschluss des Schulungsplans ist der Mitarbeiter über seine Erfahrung zu befragen und der Programmbericht zu erstellen. Zudem wird hier dann der Beurteilungsplan ausgeführt.

Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamts zu Fragen der CBTA Informationsveranstaltung vom 08.12.2023

Präsentation CBTA Veranstaltung 08.12.2023

Präsentation CBTA Veranstaltung 08.12.2023



https://www.lba.de/DE/Luftfahrtunternehmen/Gefahrgut/Fachinformation/Schreiben/Schreiben_node.html

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES IN ANDEREN BEREICHEN?

BSP. CBTA

Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamts zu Fragen der
CBTA Informationsveranstaltung vom 08.12.2023

Auszüge

Benötigt der Assessor im Rahmen des Assessments eine spezifische Qualifikation?

Für die Qualifikation des Assessors ist derzeit keine Vorgabe der ICAO festgeschrieben.

Wie wird der Datenschutz bei der Weitergabe der Ergebnisse des Assessments sichergestellt?

Die Einhaltung der Datenschutzgrundverordnung liegt beim Arbeitgeber. Dieser stellt sicher, dass eine entsprechende Datenschutzvereinbarung mit dem Schulungsanbieter geschlossen wird. Aus Sicht des Luftfahrt-Bundesamts ist es ausreichend, wenn dem Schulungsanbieter das Ergebnis des Assessments mitgeteilt wird. Detaillierte Inhalte des Assessments können nach Maßgabe der individuellen Datenschutzvereinbarung übermittelt werden.

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES IN ANDEREN BEREICHEN?

BSP. CBTA

Sollte man standardisierte Fragenkataloge für das Assessment zur Verfügung stellen und welchen Einfluss hat das Assessment auf die Zertifikatsgültigkeit bei Wechsel des Unternehmens?

Der Arbeitgeber sollte aus Eigeninteresse die Mitarbeitenden so schulen, dass keine Defizite vorhanden sind. Da jedes Unternehmen ein individuelles Arbeitsumfeld bietet, ist es nicht zielführend, standardisierte Fragen seitens der Behörde für ein Assessment zur Verfügung zu stellen. **Es liegt in der Verantwortung des Arbeitgebers den geeigneten Rahmen für sein Assessment festzulegen.** Wechselt der Mitarbeiter das Unternehmen und die Tätigkeit ist zu 100 % die Gleiche, hat der Arbeitgeber schon jetzt die Möglichkeit die Schulung nach durchgeführtem Assessment entsprechend anzuerkennen.



“Der Arbeitgeber des Personals, welches Funktionen ausübt, die sicherstellen müssen, dass gefährliche Güter in Übereinstimmung mit den Gefahrgut-Vorschriften des Luftverkehrs (IATA-DGR) befördert werden, ist für das Erstellen und Aufrechterhalten eines Gefahrgut Trainingsprogrammes verantwortlich.“



KEY TAKEAWAYS

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

- Aufgrund unterschiedlicher Schutzziele hat die Harmonisierung Grenzen.
- Kein SDS heißt nicht automatisch „kein Gefahrgut“.
- In der Klassifizierung von Gefahrgut gibt es viele Besonderheiten, die abweichend zu GHS/CLP sind und auch zwischen den Verkehrsträgern differieren.
- CBTA fordert mehr Eigenverantwortung von Arbeitgebern, bietet aber auch neue Möglichkeiten des individuellen Lernens.

VIELEN DANK.



<https://de.linkedin.com/in/sabine-schultes-9a9>