

Beförderung gefährlicher Güter

– Kennzeichnung begaster Container –

Die Anforderungen an die Kennzeichnung begaster Container beim Transport ergeben sich aus den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter. Dieses umfangreiche Sachgebiet gehört zum Verkehrsrecht. Die Unterscheidung zum Arbeitsschutzrecht als eigenständiges Rechtsgebiet wird durch die unterschiedlichen Bezeichnungen zum Ausdruck gebracht:

Arbeitsschutzrecht ⇒ Gefahrstoff (Verarbeitung, Tätigkeiten, Gebrauchen)

Verkehrsrecht ⇒ Gefahrgut (Beförderung einschließlich Be- und Entladen)

Das Arbeitsschutzrecht setzt sich primär mit der Sicherheit der Beschäftigten auseinander, während im Verkehrsrecht die öffentlich-technische Sicherheit im Vordergrund steht. Das heißt, dass über die Beschäftigten hinaus andere Verkehrsteilnehmer und Anwohner der Verkehrswege in den Schutz durch das Regelwerk einbezogen werden. Die Schnittstellen sind fließend.

Die Basis aller Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter sind die UN-Modellvorschriften, die international umgangssprachlich unter der Bezeichnung „Orange Book“ bekannt sind. Es handelt sich um weltweit geltende verkehrsträgerübergreifende Empfehlungen. Ergänzt um die speziellen Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger werden daraus auf internationaler Ebene verbindliche Regelungen entwickelt. Das sind folgende völkerrechtliche Vereinbarungen:

- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code)
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Die Abkürzung ergibt sich aus dem Originaltitel in französischer Sprache (**A**ccord **e**uropéen relatif au transport international des marchandises **d**angereuses par route), die auch auf den Titel in englischer Sprache passt (European **A**greement Concerning the International Carriage of **D**angerous Goods by **R**oad), sodass sie international in allen Sprachen verwendet wird.
- Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Die Abkürzung ergibt sich aus dem Originaltitel.
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN). Die Abkürzung ergibt sich aus dem Originaltitel.

Lediglich der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Gefahrgutregelungen für den Luftverkehr in den IATA-DGR zu finden sind. Auf diese wird an dieser Stelle nicht eingegangen, weil Container nicht im Luftverkehr befördert werden.

Aufgrund des zunehmend internationalen und weltweiten Austausches von Waren sind die völkerrechtlichen Vereinbarungen erforderlich. Für die verbindliche Anwendung ist jedoch die Überführung in nationales Recht erforderlich.

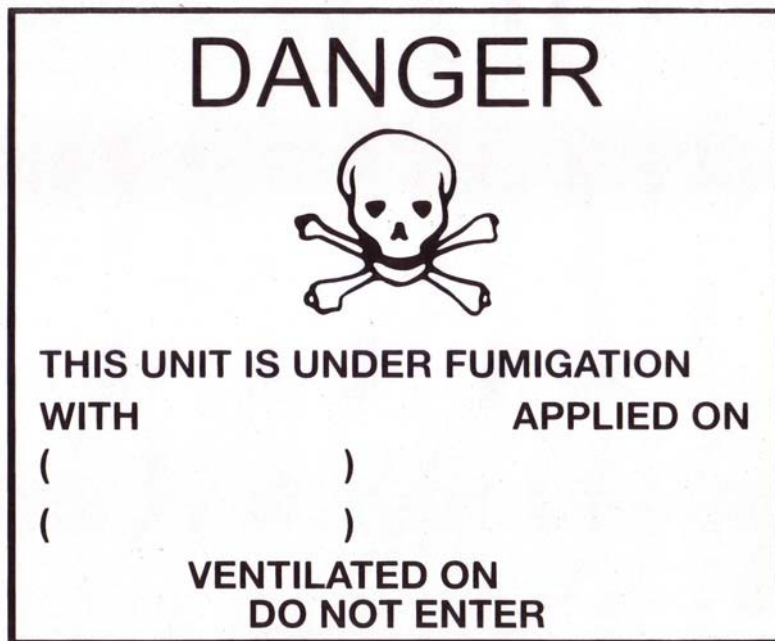
In der Bundesrepublik Deutschland unterliegt die Beförderung gefährlicher Güter dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG), das verkehrsträgerspezifisch durch Verordnungen konkretisiert wird. Bei diesen Verordnungen handelt es sich um Rahmenverordnungen, denn sie nehmen inhaltlich die völkerrechtlichen Vereinbarungen in Bezug und setzen sie auf diese Weise in nationales Recht um. Damit gelten die in den völkerrechtlichen Vereinbarungen definierten Anforderungen nicht nur bei grenzüberschreitenden, sondern auch bei innerstaatlichen Beförderungen. Im Einzelnen handelt es sich um:

- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (Gefahrgutverordnung See – GGVSee). Sie nimmt den IMDG-Code in Bezug.
- Verordnung über die internationale und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB). Sie nimmt das ADR, das RID und das ADN in Bezug.

Unter der Beförderung gemäß der deutschen Rechtsauffassung ist nicht nur der Vorgang der Ortsveränderung, sondern es sind auch die Übernahme und Ablieferung des Gutes sowie zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung und Vorbereitungs- und Abschlussbehandlungen darunter zu verstehen.

Der Vollzug in Deutschland obliegt den nach Landesrecht zuständigen Behörden der jeweiligen Bundesländer.

Da die Anforderungen für alle Verkehrsträger auf dem „Orange Book“ basieren, sind die Strukturen identisch. Im Teil 5 sind die Vorschriften für den Versand geregelt, die die Anforderungen an die Kennzeichnung beinhalten. Für begaste Container sieht sie folgendermaßen aus:



© Dössel & Rademacher, Hamburg, Phone: 040 - 32 32 300

DR 213

Bild: Kennzeichnung, englische Fassung

Geändert im Gegensatz zu vorhergehenden Fassungen hat sich die Anforderung, das Datum einer durchgeführten Belüftung anzugeben.

Da es sich bei der Beförderung von Frachtcontainern um ein internationales Geschäft handelt, wird die Kennzeichnung üblicherweise in englischer Sprache vorgenommen.

Auf alle anderen Aspekte des umfangreichen Gefahrgutrechts wird im Rahmen der Ausführungen über die begasten Container nicht eingegangen.

Autor: Michael Fülleborn
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehr, Hamburg