
Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods

25 August 2017

Geneva, 19-29 September 2017

Item 4 of the provisional agenda

Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Antrag von Rumänien, der IRU und der UIC zur Ergänzung der in den Arbeitsunterlagen vorgesehenen Änderungen ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 und OTIF/RID/RC/2017/26

Dieser Antrag betrifft die Verwendung der Begriffe Risiko und Gefahr

Einleitung

1. Rumänien, die IRU und die UIC prüften die Arbeitsdokumente ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 und OTIF/RID/RC/2017/26. In diesen Dokumenten wird beabsichtigt, gem. den UN-Empfehlungen den Begriff „Risiko“ durch den Begriff „Gefahr“ zu ersetzen. Dabei soll die Verwendung dieser Begriffe auch in den verschiedenen Sprachversionen (DE, EN und FR) teilweise vereinheitlicht werden.
2. Die in den Dokumenten vorgeschlagenen Änderungen betreffen einen Großteil der Nennungen von „Risiko“ und „Gefahr“ (siehe Dokument 2017/INF.16, das in der Märzsession 2017 vorgelegt wurde). Allerdings wurden einige Textstellen nicht behandelt, obwohl sie zu prüfen wären. Diese Textstellen sind im beiliegenden Dokument 2017/INF.4/Add1 einschl. der entsprechenden Änderungsvorschläge und Rechtfertigungen aufgeführt. Die im Dokument 2017/INF.6 genannten Textstellen, in denen die Begriffe korrekt verwendet wurden, gehören nicht zu dieser Auflistung und sind daher in der Anlage nicht aufgeführt.
3. In Dokument 2017/INF.4/Add1 sind die in den aktuellen Versionen DE, EN und FR der Regelwerke ADN, ADR und RID zu behandelnden Textstellen genannt. Die Auszüge der Regelwerke wurden von 1 bis 82 nummeriert, sodass sie anhand der Referenz in der Tabelle einfach gefunden werden können. Die Änderungen liegen jeweils in der entsprechenden Sprache (DE, EN oder FR) vor. Wenn eine Sprachversion nicht von der Änderung betroffen ist, wurde dies kenntlich gemacht.
4. Die Begriffe „Risiko“ und „Gefahr“ sind zurzeit weder im ADN, ADR und RID, noch in den Modellvorschriften für den Gefahrguttransport (UN Model Regulations) definiert. Die dem vorliegenden Dokument zu Grunde gelegten Definitionen sind dem Bericht der IATA¹

¹ Beziehung zwischen den Begriffen Gefahr und Risiko. Mitteilung der Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA). Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2016/16. Bericht des Expertenunterausschusses Gefahrguttransport. 49. Sitzung, Genf, 27. Juni - 6. Juli 2016. Fachausschuss RID und Komitee GHS für das Harmonisierte System zur Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten

entnommen, der 2016 im Expertenunterausschuss vorgelegt wurde und deren Beziehung in Ziffer 1.1.2.6.2 des Harmonisierten Systems für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS) beschrieben ist:

Der Begriff „Gefahr“ bezieht sich im Allgemeinen auf die inhärenten Eigenschaften eines Stoffes oder einer Sache, die zu Körperverletzungen oder Sachschäden bzw. Umweltverschmutzung führen können.

Der Begriff „Risiko“ bezieht sich auf die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines solchen Schadens.

Die Definition von „Risiko“ entspricht im Wesentlichen derjenigen, die im „Allgemeinen Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ zu finden ist, auf den in den Regelwerken ADR und RID verwiesen wird.²

Die ISO-Norm ISO 31000 „Risikomanagement - Grundsätze und Leitlinien“ schlägt verschiedene ähnliche bzw. für spezielle Fachgebiete zutreffende Definitionen vor. Diese Norm wird zurzeit überarbeitet. Im neuen Entwurf wird die Definition „Auswirkungen von Unsicherheiten auf Ziele“ für den Begriff „Risiko“ vorgeschlagen. Diese globalere Definition erweitert den Anwendungsbereich von „Risiko“ auf andere Bereiche als die industrielle Sicherheit, ist allerdings für eine Verwendung im Bereich der Sicherheit des Gefahrguttransports nicht angemessen.

5. Die Verwendung des Begriffs „Risiko“ in den Vorschriften für die Sicherung im Kapitel 1.10 wirft Fragen hinsichtlich des üblicherweise in diesem Bereich verwendeten Vokabulars auf. Die betroffenen Textstellen sind in den Auszügen aus den Zeilen 10 bis 16 der Tabelle aus dem Dokument 2017/INF.4/Add1 aufgeführt. In den Sprachversionen DE, EN und FR werden respektive die Begriffe „gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial“, „high consequence dangerous goods“ et „marchandises dangereuses à haut risque“ verwendet. Die Versionen EN und FR entstammen den UN-Modellvorschriften.

Die semantischen Unterschiede scheinen sich hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen nicht in signifikanter Weise auszuwirken. Allerdings ist im Zuge der Entwicklung der sicherheitsrelevanten Risikobewertungen zu befürchten, dass sie längerfristig zu unterschiedlichen Ansätzen in der Identifizierung der Gefahren und der Risikoanalyse führen. Im Bereich der Sicherung werden üblicherweise eher die Begriffe „Bedrohung“ und „Verwundbarkeit“ verwendet, wodurch sich analog ergibt, dass in diesem Bereich das Risiko dem Produkt aus Bedrohung x Verwundbarkeit entspricht.

Die englische Definition „high consequence“ ist angemessen, entgegen der zurzeit verwendeten französischen Definition, die durch den Begriff „haut potentiel de dommage“ (= mit hohem Schadenpotenzial) ersetzt werden sollte. Am besten wäre zweifellos auch in der Version DE der Begriff „mit hohem Schadenpotenzial“. Vor der Änderung der französischen Version muss der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterrichtet werden. Ferner muss berücksichtigt werden, dass sich diese Änderung auf die bestehenden Dokumente, die auf der Basis der internationalen Bestimmungen erstellt wurden, auswirken.

6. Teilweise sind die Begriffe „Risiko“ und „Gefahr“ auch anderen, nicht unmittelbar auf den Gefahrgutverkehr anwendbaren Regelwerken entnommen. Dies trifft auf zwei Fälle zu:

Kapitel 9.2 ADR

² „Allgemeiner Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“. Dieser Leitfaden wird respektive in Ziffer 1.9.3 und 1.9.4 des RID und ADR genannt.

Die Begriffe „Feuergefahren“ (DE), „risques d’incendie“ (FR) und „fire risks“ (EN) entstammen den Versionen DE, EN und FR der Regelung Nr. 34 der Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) über die Einheitlichen Vorschriften zur Verhütung von Brandgefahren für die Zulassung von Fahrzeugen.

Kapitel 9.3 ADN

Für den Begriff „explosionsgefährdete Bereiche“ der Version DE und die entsprechenden Begriffe „zones presenting an explosion risk“ und „zones à risque d’explosion“ der jeweils englischen und französischen Version gilt dasselbe. Aus Gründen der Übereinstimmung mit diesen Regelwerken³ wird vorgeschlagen, die Version DE nicht zu ändern.

7. Die Arbeitsdokumente ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 und OTIF/RID/RC/2017/26 gehen nicht auf die Folgen für die schriftlichen Weisungen (5.4.3) ein, die sich aus den vorgeschlagenen Änderungen ergeben. Die zuständigen Gremien der verkehrsträgerspezifischen Regelwerke ADN, ADR und RID werden die entsprechenden Anpassungen vorzunehmen haben. In Dokument 2017/INF.4/Add1 werden in den Zeilen 27 bis 34 diesbezügliche Änderungen vorgeschlagen.

Anträge

8. Die beantragten Änderungen sind in Dokument 2017/INF.4/Add1 aufgeführt. Sie werden der Gemeinsamen Tagung zur Genehmigung vorgelegt. Die Versionen DE, EN bzw. FR, die nicht von einer bestimmten Änderung betroffen sind, sind klar kenntlich gemacht.

9. Vorschriften für die Sicherung (1.10). Die in den Zeilen 10 bis 16 des Dokuments 2017/INF.4/Add1 vorgelegten Änderungen werden der Gemeinsamen Tagung zwecks Stellungnahme vorgelegt, um dann ggf. die entsprechenden Versionen von Kapitel 1.4 der UN-Modellvorschriften sowie folglich Kapitel 1.10 der Regelwerke ADN, ADR und RID anzupassen.

10. Definition der Begriffe „Risiko“ und „Gefahr“ in Ziffer 1.2.1. „Definitionen“ der Regelwerke ADN, ADR und RID mit Verweis auf GHS 1.1.2.6.2, sofern es nicht erforderlich sein sollte, dies vorab in den Modellvorschriften zu tun.

³ Diese Begriffe werden beispielsweise in der Richtlinie 1999/92/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1999 über Mindestvorschriften zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit der Arbeitnehmer, die durch explosionsfähige Atmosphären gefährdet werden können (Fünfzehnte Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) erwähnt.