

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2015/11
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/11)

5. Januar 2015

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 23. bis 27. März 2015)

Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen

Aktualisierung der Verweise auf Rechtstexte der Europäischen Union (giftige Stoffe; ätzen- de Stoffe; umweltgefährdende Stoffe (aquatische Umwelt))

Antrag des Europäischer Rats der chemischen Industrie (CEFIC)

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Dieses Dokument liefert eine Antwort zum Dokument des Sekretariates 2014/39 der Gemeinsamen Tagung im September 2014, in dem die Verweise auf die Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union im RID/ADR/ADN aktualisiert werden. Im Lichte der jüngsten Diskussionen im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter im Dezember 2014 schlägt CEFIC vor, alle Verweise auf europäische Rechtstexte ohne Bezug zur Beförderung gefährlicher Güter zu streichen. Auch alle Verweise auf das GHS sollten lediglich der Information dienen, da die Einstufungskriterien nicht mit denen des RID/ADR/ADN harmonisiert sind. Die Frage der Beförderung von Abfällen wird in diesem Antrag nicht behandelt.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Zu treffende Entscheidung:	Verweise in den Absätzen 2.2.61.1.14, 2.2.8.1.9 und in Unterabsatz 2.2.9.1.10.5 streichen.
Damit zusammenhängende Dokumente:	OTIF/RC/RID/2014/39 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/39 der Gemeinsamen Tagung im September 2014

1. CEFIC ist der Ansicht, dass es generell schwierig ist, im RID/ADR/ADN auf Rechtstexte der Europäischen Union zu verweisen, da diese Texte nur in 27 Staaten gelten. Das RID/ADR/ADN ist von mehr als 48 Staaten unterzeichnet (je nach betrachtetem Verkehrsträger) und eine Verknüpfung der Einstufungskriterien mit den EU-Vorschriften stellt ein zusätzliches Hindernis für die Staaten dar, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind. Wenn diese Länder die Informationen aus diesen Vorschriften nicht verwenden, kann es zudem zu Diskrepanzen bei der Einstufung zwischen verschiedenen Ländern kommen.
2. Ein weiterer entscheidender Aspekt in Bezug auf die Verwendung der CLP-Verordnung für Zwecke der Beförderung ist deren Anhang VI, der rechtlich bindende Einstufungen für Stoffe enthält. Diese Einstufungen sind mit den Eintragungen in der Tabelle A des Kapitels 3.2 RID/ADR/ADN nicht harmonisiert. Auch dies kann wieder zu unterschiedlichen oder irreführenden Einstufungen führen, da die Information des RID/ADR/ADN möglicherweise nicht berücksichtigt wird.
3. Darüber hinaus haben die jüngsten Diskussionen im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter gezeigt, dass die Einstufungskriterien zwischen Lagerung und Verwendung und den Beförderungsvorschriften noch nicht harmonisiert sind. Dies gilt auch für die CLP-Vorschrift, die die regionale Umsetzung des GHS darstellt. Insbesondere in Bezug auf die Einstufungskriterien der Klassen 6.1 und 8 sind erhebliche Unterschiede auszumachen. Gleiches gilt auch für die Zuordnung von Verpackungsgruppen für diese Klassen. Im Berichtentwurf der 46. Tagung des UN-Expertenunterausschusses vom Dezember 2014 (ST/SG/AC.10/C.3/2014/CRP.3/Add.11, Absatz 70) ist dies festgehalten und dort werden auch die folgenden Hauptschwierigkeiten beschrieben:
 - a) die Anwendung einer Methodik für den Additivitätsansatz;
 - b) die Zuordnung von Verpackungsgruppen und die ungelöste Frage, ob es eine Standard-einstufung geben sollte;
 - c) die Formulierungsweise für die Übertragung des GHS in die Rechtstexte der UN-Modellvorschriften.
4. Aus diesem Grund könnten Verweise auf das GHS ebenfalls zu Diskrepanzen und Einstufungsproblemen führen, insbesondere bei Beförderungen in einer Transportkette. Ein Hauptgrund hierfür ist, dass andere Länder auch rechtsverbindliche Listen mit Einstufungen von Stoffen erstellt haben, die weder mit den Listen anderer Länder noch mit dem international gültigen Stoffverzeichnis in Kapitel 3.2 der UN-Modellvorschriften harmonisiert sind. Innerhalb der einzelnen Verkehrsträger sind diese Listen weitestgehend harmonisiert, dies ist bei der Lagerung und Verwendung jedoch nicht der Fall.
5. Da die derzeitigen Verweise auf die Richtlinien 67/548/EG und 1999/45/EG ab dem 1. Juni 2015 veraltet sein werden, schlägt CEFIC deren Streichung vor.

6. Sollte eine Inbezugnahme des GHS als notwendig erachtet werden, könnte der bereits in den Technischen Anweisungen der ICAO 2015-2016 enthaltene Text eine gute Alternative sein, da er eine Harmonisierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern garantiert und damit Konfusionen vermeidet. Der Text der Bem. 1 zu Abschnitt 1.1.7 in Teil 7 lautet wie folgt:

"Rautenförmige GHS-Piktogramme auf Versandstücken können auf die Präsenz gefährlicher Güter hinweisen. Während einige Piktogramme Stoffe ausweisen, die nur bei der Lagerung und Verwendung eine Gefahr darstellen, beinhalten andere GHS-Piktogramme Symbole, die weitestgehend gleichbedeutend mit den bei der Beförderung verwendeten Gefahrzetteln sind und die damit Stoffe ausweisen, die als gefährliche Güter klassifiziert werden können. Für zusätzliche Informationen siehe Anhang B, Tabelle B.4.A und http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_e.html." ¹

¹ OTIF-Übersetzung