



OTIF/RID/RC/2015/23
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23)

19. Juni 2015

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 15. bis 25. September 2015)

Tagesordnungspunkt 2: Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Mitteilung des Sekretariats

I. Allgemeines

1. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter hat vom 21. bis 22. April 2015 unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) in Genf getagt.
2. Vertreter Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande, Schwedens, der Schweiz, Spaniens, des Vereinigten Königreichs, der Europäischen Union, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) und des Europäischen Aerosol-Verbands (FEA) haben an der Sitzung teilgenommen.

3. Die Tagung wurde in englischer Sprache ohne Verdolmetschung durchgeführt. Die vom Sekretariat vorbereitete Dokumentation einschließlich der Tagesordnung wurde in Form von informellen Dokumenten auf der Website der Transportabteilung der UNECE wie folgt zur Verfügung gestellt:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/1/Rev.1: Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/2: Kommentare Spaniens
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/3: Mitteilung des Sekretariats.

4. Hintergrunddokumente waren der Bericht des UN-Expertenausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter und für das global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien mit seinen Anlagen, der vom Sekretariat in den Dokumenten ST/SG/AC.10/42 und -/Add.1 bis 3 veröffentlicht wurde.
5. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe nimmt die vom Sekretariat im Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/7 vorbereitete vorläufige Tagesordnung an.

II. Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter – UN-Modellvorschriften

6. Die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Änderungsentwürfe zum RID/ADR/ADN sind im Addendum zu diesem Bericht (OTIF/RID/RC/2015/23/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23/Add.1) zusammengestellt. Die Arbeitsgruppe vereinbart, dass die nachstehenden Kommentare der Gemeinsamen Tagung zur Kenntnis gebracht werden sollten. Einige Texte werden für eine Entscheidung der Gemeinsamen Tagung in eckige Klammern gesetzt.

Neuer Unterabschnitt 2.1.2.8

7. Der Vertreter Deutschlands ist der Ansicht, dass der neue Unterabschnitt 2.1.2.8 nicht nur auf der Grundlage von Prüfdaten, sondern auch auf der Grundlage von Erfahrungen anwendbar sein sollte. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass diese Auffassung der Gemeinsamen Tagung zur Kenntnis gebracht werden sollte, dass aber vorgeschlagene Abweichungen zu den UN-Modellvorschriften zunächst dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorgelegt werden sollten.
8. Bezüglich des Verweises auf die zuständigen Behörden einigt sich die Arbeitsgruppe darauf, eine Bem.1 aufzunehmen, um zu präzisieren, auf welche zuständige Behörde Bezug genommen wird. Es wird daran erinnert, dass ein Verweis auf die zuständige Behörde in multilateralen Übereinkommen wie dem ADR irreführend ist, da dieser Verweis auch die zuständige Behörde jedes von der Beförderung berührten Staates bedeuten könnte. Nachdem dieses Problem bereits in der Vergangenheit aufgeworfen wurde, hatte das Sekretariat ein diesbezügliches informelles Dokument vorbereitet (INF.48 der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2011), bisher aber nicht die Zeit gefunden, ein umfassenderes Dokument vorzubereiten.
9. Zur Bem.1 des Absatzes 2.0.0.2 der UN-Modellvorschriften (Bem.2 des Absatzes 2.1.2.8 des RID/ADR/ADN) stellt die Ad-hoc-Arbeitsgruppe fest, dass diese als Kann-Vorschrift formuliert ist (Verwendung des Verbs "sollte" anstelle von "muss"). Einige Delegationen sind der Meinung, dass es nicht zweckmäßig sei, Vorschriften für zuständige Behörden in Regelwerke wie dem RID/ADR/ADN aufzunehmen. Andere Delegationen sind der Ansicht, dass jede Vertragspartei im Rahmen eines multilateralen Übereinkommens, das die internationale Beförderung regelt, verpflichtet sei, die Vorschriften des Übereinkommens einzuhalten, und dass es daher nicht unzweckmäßig sei, derartige Anforderungen als Bedingungen für die Erlaubnis der zuständigen Behörden aufzunehmen, einseitige Abweichungen von den Vorschriften des RID/ADR/ADN zuzulassen. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, diese Problematik zu erörtern.

Gegenstände/Geräte, die im Brandfall Dioxine bilden können

10. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe stellt fest, dass zwischen der in den UN-Modellvorschriften und dem RID/ADR/ADN verwendeten Terminologie einige Unterschiede bestehen, da in den UN-Modellvorschriften an manchen Stellen der Ausdruck "Gegenstände" verwendet wird, während das RID/ADR/ADN den Ausdruck "Geräte" verwendet. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, die Angleichung der Terminologie des RID/ADR/ADN an die UN-Modellvorschriften in Betracht zu ziehen. In der Folge werden die Ausdrücke "Gegenstände" und "Geräte" in der Beschreibung des Klassifizierungscode "M2" in Unterabschnitt 2.2.9.3 in eckige Klammern gesetzt, wobei zu beachten ist, dass eine Änderung der Terminologie auch Folgeänderungen in anderen Absätzen, z.B. in den Absätzen 1.1.3.6.3, 2.2.9.1.2, 2.2.9.1.5 und der Verpackungsanweisung P 906 (2), nach sich zieht.

Verbrennungsmotoren/Maschinen mit Verbrennungsmotoren

11. In Zusammenhang mit der Aufnahme der UN-Nummern 3528, 3529 und 3530 wird daran erinnert, dass bereits lange Diskussionen hinsichtlich der Bedeutung der Freistellungen in Abschnitt 1.1.3 und in Sondervorschriften des Kapitels 3.3 wie der Sondervorschrift 363 stattgefunden haben. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass der Ansatz der UN-Empfehlungen besser wiedergegeben würde, wenn Freistellungen für Fahrzeuge, Motoren und Maschinen, die selbständig auf der Straße verkehren, in Abschnitt 1.1.3 erscheinen würden, während Freistellungen für Fahrzeuge, Motoren oder Maschinen, die als Ladung befördert werden, im Rahmen von Sondervorschriften in Kapitel 3.3 behandelt würden. Der Vorsitzende erklärt, dass Frankreich beabsichtigte, einen umfassenden Antrag für die Lösung aller dieser Freistellungsfragen zu unterbreiten.

Nebenprodukte der Aluminiumherstellung

12. Auf der Grundlage von Informationen Spaniens vereinbart die Ad-hoc-Arbeitsgruppe, dass der Code "BK 1" bei der UN-Nummer 3170, Verpackungsgruppen II und III nicht gestrichen werden sollte, da die Sondervorschrift 244 der UN-Modellvorschriften festlegt, dass im Binnenverkehr bedeckte Schüttgut-Container verwendet werden dürfen. Die Arbeitsgruppe einigt sich auch darauf, die Sondervorschrift CW 37/CV 37 zu ändern, um eine Redundanz mit der Sondervorschrift 244 zu vermeiden. Die Arbeitsgruppe vereinbart, den Wortlaut der Sondervorschrift CW 37/CV 37 an die in der 19. Ausgabe der UN-Modellvorschriften geänderte Fassung der Sondervorschrift 244 anzupassen. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, die Streichung der Anforderung eines Warnkennzeichens in der Sondervorschrift CW 37/CV 37 zu erörtern, da dies in den UN-Modellvorschriften nicht vorgeschrieben ist.

Polymerisierende Stoffe

13. Für die neuen Eintragungen für polymerisierende Stoffe in Klasse 4.1 (UN-Nummern 3531, 3532, 3533 und 3534) beschließt die Ad-hoc-Arbeitsgruppe dieselbe Logik für die Zuordnung von Beförderungsbedingungen zu verwenden wie bei den selbstzersetzlichen Stoffen des Typs F (UN-Nummern 3229, 3230, 3239 und 3240). Die Gemeinsame Tagung sollte jedoch erörtern, ob dieser Ansatz auch für die Beförderungskategorie akzeptabel ist, da dies zu der Beförderungskategorie 1 oder 2 führen könnte, während entzündbare feste Stoffe der Verpackungsgruppe III gewöhnlich der Beförderungskategorie 3 zugeordnet sind. Von der Tank-Arbeitsgruppe sollten darüber hinaus die Beförderungsbedingungen für die Beförderung in RID/ADR-Tanks überprüft werden.

Absatz 2.2.9.1.7

14. In Bezug auf die Änderungen in der letzten Bemerkung des Absatzes 2.2.9.1.7 (entsprechend Sondervorschrift 240 der UN-Modellvorschriften) wird daran erinnert, dass Frankreich auf Einladung der Gemeinsamen Tagung im März 2014 mit Dokument OTIF/RID/RC/2014/51 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/51) bereits einen Antrag zu in Fahrzeugen und Geräten der UN-Nummern 3166 und 3171 enthaltene Lithiumbatterien unterbreitet hatte (siehe auch OTIF/RID/RC/2014-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, Absatz 27 und OTIF/RID/RC/2014-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136, Absatz 33). Die Gemeinsame Tagung hatte vereinbart, diese Frage in einer Sondervorschrift zu regeln. Angesichts der Tatsache, dass der UN-Expertenunterausschuss diese Fragen in einem allgemeineren Zusammenhang diskutieren würde, wurde dann jedoch beschlossen, den Antrag vor dem Hintergrund der Empfehlungen des UN-Expertenunterausschusses erneut aufzugreifen. Diese Änderungen müssen daher zusammen mit einem von Frankreich erwarteten Antrag, der sich umfassend mit Motoren, Maschinen und Fahrzeugen sowie mit der Sondervorschrift 363 befasst, bei der Gemeinsamen Tagung im September zusammen mit anderen Themen in Bezug auf die Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften erörtert werden.

Güterbeförderungseinheiten

15. Bei der Erörterung des Absatzes (3) der Verpackungsanweisung P 910 wird festgestellt, dass der Text sich auf den "Umschlag zwischen Güterbeförderungseinheiten" bezieht, während in ähnlichen Texten zum Beispiel in Unterabschnitt 4.1.1.1 von "Umschlag zwischen Beförderungsmitteln" die Rede ist. Es wird festgestellt, dass auch in Unterabschnitt 4.1.1.1 der UN-Modellvorschriften der Begriff "*cargo transport unit*" (Güterbeförderungseinheiten) verwendet wird und deshalb der Umschlag zwischen verschiedenen Güterbeförderungseinheiten, wie Container, Wagen oder Fahrzeuge, und nicht nur zwischen Beförderungsmitteln gemäß der Begriffsbestimmung im RID/ADR gemeint ist. Es wird die Frage aufgeworfen, ob der Begriff "Güterbeförderungseinheit" durch "Wagen/Fahrzeug oder Container" ersetzt werden sollte. Da aber der Begriff "Güterbeförderungseinheit" in Abschnitt 1.2.1 definiert ist, beschließt die Ad-hoc-Arbeitsgruppe, dass der Text derselbe sein sollte wie in den UN-Modellvorschriften. Da einige Delegationen der Ansicht sind, dass dies aus Gründen der Folgerichtigkeit eine umfassendere Überprüfung des derzeitigen Textes erforderlich machen könnte, bietet das Sekretariat an, eine solche Überprüfung vorzubereiten, um festzustellen, ob der Begriff "Güterbeförderungseinheit" auch an anderen Stellen des Regelwerks verwendet werden könnte. Es wird festgestellt, dass die Bem. unter der Begriffsbestimmung von Güterbeförderungseinheit dann gestrichen werden sollte.

Sondervorschrift 363

16. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass die geänderte Sondervorschrift vor dem Hintergrund des von Frankreich erwarteten Antrags (siehe auch Absatz 11) betrachtet werden sollte. Zu Absatz g) wird die Frage gestellt, ob eine orangefarbene Kennzeichnung vorgeschrieben werden sollte, wenn bereits das Anbringen von Großzetteln (Placards) vorgeschrieben ist. Es wird jedoch festgestellt, dass dies in den UN-Modellvorschriften nicht vorgeschrieben ist. Ebenso wird das Erfordernis eines Beförderungspapiers in Frage gestellt, da dies momentan nicht vorgeschrieben ist.

Bemerkung zur Verpackungsanweisung P 200 (3) d)

17. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass der Wortlaut "wenn dies von der zuständigen Behörde des Verwendungslandes zugelassen ist" durch den Wortlaut "wenn dies von der zuständigen Behörde oder der von dieser Behörde bestimmten Stelle, welche die Bauartzulassung ausgestellt hat, zugelassen ist" ersetzt werden sollte.

Tabelle in der Verpackungsanweisung P 200 (11)

18. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe vereinbart, unter dem Titel verschiedener ISO-Normen eine Bemerkung aufzunehmen, wonach die EN-Fassung die Vorschriften erfüllt und ebenfalls angewendet werden darf. Diese Aussage wird im Falle der Norm ISO 24431:2006 in eckige Klammern gesetzt, da die Arbeitsgruppe nicht sicher ist, ob eine äquivalente EN-Norm existiert.

Kennzeichnung/Kennzeichen

19. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Verwendung der Begriffe "Kennzeichnung" und "Kennzeichen" in den UN-Modellvorschriften vereinheitlicht wurde. Das Sekretariat hat diese Änderungen im Entwurf der Harmonisierungstexte wiedergegeben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Vereinheitlichung auch in einigen RID/ADR/ADN-spezifischen Teilen durchgeführt werden muss. Das Sekretariat wird gebeten, einen entsprechenden Antrag vorzubereiten.

Mindestgröße von Kennzeichen an Tanks

20. Bezüglich der Möglichkeit der Verringerung der minimalen Seitenlänge des Kennzeichens für erwärmte Stoffe und des Kennzeichens für umweltgefährdende Stoffe von 250 mm auf 100 mm, wenn die für die Anbringung der vorgeschriebenen Kennzeichen verfügbare Fläche nicht ausreichend ist, trifft die Ad-hoc-Arbeitsgruppe die Annahme, dass die für ortsbewegliche Tanks geltende Ausnahme auch für Tankcontainer gelten sollte. Es stellt sich allerdings die Frage, ob dies alle Arten von Tanks, einschließlich Kesselwagen und Tankfahrzeuge, betreffen sollte. Die Alternativen werden in Abschnitt 5.3.3 und in Unterabschnitt 5.3.6.2 in eckigen Klammern dargestellt.

Absatz 6.2.7.7.4 q) und r); neue Kennzeichen für Flaschen aus Verbundwerkstoffen

21. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass die in Absatz 6.2.7.7.4 q) und r) vorgeschriebenen neuen Kennzeichen nicht für Flaschen aus Verbundwerkstoffen relevant sein könnten, die keine UN-Flaschen sind. Falls dies nicht der Fall ist, müsste der Absatz 6.2.3.9.2 geändert werden. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, diese Angelegenheit zu prüfen.

Angaben im Beförderungspapier

22. In Bezug auf den neuen Absatz 5.4.1.1.20 ist die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Meinung, dass das Sekretariat den UN-Expertenunterausschuss auf ein Formulierungsproblem im entsprechenden Absatz der UN-Modellvorschriften hinweisen sollte.
23. Zum neuen Absatz 5.4.1.1.21 wird die Frage aufgeworfen, ob eine Wiederholung der Bestimmung der Sondervorschrift 363 in Abschnitt 5.4.1 notwendig ist, wobei berücksichtigt werden sollte, dass diese Duplizierung anscheinend nicht systematisch erfolgt (z.B. existiert für die Angabe im Beförderungspapier im Falle der Anwendung der Sondervorschrift 373 oder 378 kein ähnlicher Absatz).

III. Annahme des Berichts

24. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe nimmt den Bericht auf der Grundlage eines vom Sekretariat vorbereiteten Entwurfs auf dem Korrespondenzweg an.