

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OCTI/RID/GT-III/2005/68
(TRANS/WP.15/AC.1/2005/68)

29. Juni 2005

Original: Englisch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 13. bis 23. September 2005)

Interpretation des RID/ADR

Unterabschnitt 1.1.4.2: Beförderungen, die einer See- oder Luftbeförderung vorausgehen oder folgen

Mitteilung der Sekretariate der UNECE und der OTIF

Das Sekretariat veröffentlicht nachstehend Bemerkungen zur Interpretation des Unterabschnittes 1.1.4.2, die der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2004 als informelles Dokument INF.18 unterbreitet wurden, jedoch aus Zeitmangel nicht behandelt werden konnten. Diese Bemerkungen wurden dann der 77. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 25. bis 28. Oktober 2004) und der 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meinigen, 15. bis 18. November 2004) unterbreitet. Die Schlussfolgerungen dieser beiden Gremien sind nachstehend in Kursivschrift wiedergegeben (siehe auch Bericht über die 77. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Dokument TRANS/WP.15/181 Absätze 12 bis 29) und informelles Dokument INF.9 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2005, in dem Auszüge aus dem Bericht über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Rundschreiben A 81-03/511.2004) wiedergegeben sind).

Obwohl die meisten aufgeworfenen Fragen das RID/ADR/ADN betreffen, beziehen sie sich auf Probleme, die hauptsächlich an der Schnittstelle Straße/Seehafen und Straße/Flughafen auftreten. Darüber hinaus existiert der Absatz 1.1.4.2.2 betreffend die Dokumentation nicht im RID. Aus diesem Grund sind die vom Sekretariat bezüglich des Absatzes 1.1.4.2.2 aufgeworfenen Fragen wahrscheinlich nur für das ADR und das ADN relevant.

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

Allgemeines

Fragestellung des Sekretariats der UNECE (WP.15, 77. Tagung, INF.9)

- "1. Das Sekretariat der UNECE hat verschiedene Anfragen betreffend die Interpretation des Unterabschnittes 1.1.4.2 des RID/ADR/ADN (in der Fassung 2005) erhalten. Diese Anfragen führen zu einer Reihe grundlegender Fragen bezüglich der Begründung dieses Unterabschnitts und seiner Interpretation.
2. Das Sekretariat der UNECE stellt fest, dass dieser Unterabschnitt (frühere Rn. 14 des RID / Rn. 2007 des ADR) ursprünglich den Zweck hatte, das Problem unterschiedlicher Vorschriften für die Bezeichnung im IMDG-Code und in den Technischen Anweisungen der ICAO (auf der Grundlage der UN-Empfehlungen) einerseits und im RID/ADR (nicht vollständig mit den UN-Empfehlungen harmonisiert) andererseits zu lösen. Dies geschah jedoch unter der Annahme, dass die Verpackungsvorschriften des IMDG-Codes und der Technischen Anweisungen der ICAO zumindest eine gleichwertige Sicherheit bieten.
3. Infolge der Aufnahme von Vorschriften für die Kennzeichnung von Versandstücken und für begrenzte Mengen in das RID/ADR, die nicht vollständig mit den Vorschriften des IMDG-Codes und den Technischen Anweisungen der ICAO übereinstimmten, wurde der Anwendungsbereich der Rn. 14 RID / Rn. 2007 ADR auf der Grundlage von Anträgen, die 1995 von Deutschland und CEFIC unterbreitet wurden (OCTI/RID/GT-III/1192, -/1277 und -/1286 – TRANS/WP.15/AC.1/R.841, -/R.924 und -/R.934), auf Versandstücke, die nicht den Verpackungs-/Kennzeichnungs-/Bezeichnungsvorschriften des RID/ADR, jedoch den diesbezüglichen Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO oder des IMDG-Codes entsprechen, sowie auf Container und Tankcontainer ausgedehnt, die nicht den Vorschriften des RID/ADR für die Anbringung von Großzetteln (Placards) entsprechen.
4. Später wurde eine neue Vorschrift (Absatz 1.1.4.2.2) in das ADR aufgenommen, um die Verwendung von Dokumenten gemäß den Technischen Anweisungen der ICAO oder dem IMDG-Code zuzulassen. Zum 1. Januar 2005 erfolgte die Einschränkung, dass im ADR zusätzlich vorgeschriebene Angaben ebenfalls in dieses Dokument einzutragen sind.
5. Die Fragen, die das Sekretariat der UNECE erhalten hat, zeigen, dass die Interpretation des Unterabschnittes 1.1.4.2 nicht immer klar ist. Diese Fragen werden durch die nachstehenden Beispiele zusammengefasst und durch eine vom Sekretariat vorgeschlagene Interpretation ergänzt, welche von der Gemeinsamen Tagung, soweit erforderlich, bestätigt oder abgeändert werden sollte.

Kommentare der WP.15 (TRANS/WP.15/181 Absätze 12 bis 14):

- "12. Es wird daran erinnert, dass der Unterabschnitt 1.1.4.2 ursprünglich den Zweck hatte, den multimodalen Verkehr zu erleichtern und die Beförderung von gefährlichen Gütern in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, unter den gemäß IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO geltenden Vorschriften für die Verpackung, Kennzeichnung, Bezeichnung und das Anbringen von Großzetteln (Placards) zuzulassen, auch wenn diese von den entsprechenden Vorschriften des RID/ADR abweichen. Die an die UN-Modellvorschriften angepassten Vorschriften des See- und Luftverkehrs wurden als strenger angesehen. Diese Ausnahme hatte keinen Einfluss auf die Sicherheit, die als mindestens gleichwertig erachtet wurde.*
13. *Bestehende Abweichungen zwischen den Vorschriften der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere im Luftverkehr, führten in der Praxis zu Interpretationsproblemen, insbesondere bei der Klassifizierung und in den Fällen, in denen die Vorschriften des See- oder Luftverkehrs nicht die Sicherheitsanforderungen des RID/ADR erfüllen.*

14. *Verschiedene Delegationen hätten es vorgezogen, dieses Dokument im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu behandeln. Das Dokument wurde jedoch bereits der Gemeinsamen Tagung im September 2004 unterbreitet, wo es aus Zeitgründen nicht diskutiert werden konnte. Auf der anderen Seite betreffen die aufgeworfenen Fragen in erster Linie die Schnittstelle zwischen der Straßen- und der See- oder Luftbeförderung in Häfen und Flughäfen. Die Arbeitsgruppe beschließt deshalb, die Interpretationsvorschläge zu behandeln, und gelangt zu folgenden Schlussfolgerungen."*

Kennzeichnung von Versandstücken

Fragestellung des Sekretariats der UNECE (WP.15, 77. Tagung, INF.9):

- "8. Bestimmte Sondervorschriften des RID/ADR (z.B. 633) schreiben eine zusätzliche Kennzeichnung von Versandstücken vor, die für andere Verkehrsträger nicht gefordert wird. Es stellt sich die Frage, ob eine solche Kennzeichnung im Vor- oder Nachlauf zu einer Luft-/Seebeförderung erforderlich ist.

Vorgeschlagene Interpretation:

Die Antwort ist "nein", da diese zusätzlichen Kennzeichnungen im IMDG-Code oder in den Technischen Anweisungen der ICAO nicht vorgeschrieben sind und Versandstücke, die in Übereinstimmung mit dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet sind, gemäß RID/ADR im Vor- oder Nachlauf zu einer Luft-/Seebeförderung zugelassen sind."

Kommentare der WP.15 (TRANS/WP.15/181 Absatz 17):

- "17. *Die durch das RID oder das ADR vorgeschriebene zusätzliche Kennzeichnung (z.B. gemäß Sondervorschrift 633) ist nicht erforderlich, wenn das Versandstück nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder den Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet ist."*

Kommentare des RID-Fachausschusses (A 81-03/511.2004 Absatz 77):

- "77. *Der RID-Fachausschuss teilt die Ansicht der WP.15 und präzisiert, dass es nicht verboten ist, zusätzliche Kennzeichnungen gemäß RID/ADR anzubringen, dass es sich dabei aber nicht um eine Verpflichtung handelt."*

Begrenzte Mengen

Fragestellung des Sekretariats der UNECE (WP.15, 77. Tagung, INF.9):

- "9. Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften für begrenzte Mengen des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO befördert werden, im Vor- oder Nachlauf zu einer See- oder Luftbeförderung auch nach dem RID/ADR als begrenzte Mengen zugelassen sind (d.h. vollständige Freistellung von allen Vorschriften des RID/ADR).

Vorgeschlagene Interpretation:

Ja, im Falle einer Luftbeförderung, vorausgesetzt, die Versandstücke werden in Übereinstimmung mit Kapitel 4 (Abschnitt 4.5) des Teils 3 der Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet.

Ja, im Falle einer Seebeförderung, vorausgesetzt, die Versandstücke werden in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 3.4.5.1 des IMDG-Codes gekennzeichnet.

Nein, im Falle einer Seebeförderung, wenn Versandstücke aufgrund des Abschnittes 3.4.7 des IMDG-Codes nicht gekennzeichnet sind (sofern natürlich die Beförderung solcher Güter gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1, 1.1.3.2 oder 1.1.3.3 RID/ADR nicht vollständig von den Vorschriften des RID/ADR freigestellt ist). In einem solchen Fall wären die Bedingungen des Absatzes 1.1.4.2.1 a) nicht erfüllt."

Kommentare der WP.15 (TRANS/WP.15/181 Absätze 18 bis 21):

- "18. Eine Kennzeichnung von Versandstücken, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen enthalten, nach den Vorschriften des ADR ist nicht erforderlich, wenn das Versandstück mit der Kennzeichnung des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen versehen ist.
19. Ein Problem tritt jedoch auf, wenn der IMDG-Code oder die Technischen Anweisungen der ICAO diese begrenzten Mengen vollständig von den Vorschriften für die Kennzeichnung oder für die Erstellung eines Beförderungspapiers freistellt, da solche Freistellungen durch das ADR nicht zugelassen sind. Darüber hinaus gilt die Freistellung des Absatzes 1.1.4.2.1 nicht für Stoffe der Klassen 1 bis 8, die im IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO als nicht gefährlich angesehen werden.
20. Der Vertreter der AISE erklärt, dass der Container, soweit es den Seeverkehr betrifft, in jedem Fall mit Großzetteln (Placards) mit der Aufschrift "LIMITED QUANTITIES" versehen wäre. Es wird deshalb angeregt, dass diese nicht gekennzeichneten Versandstücke für die ADR-Straßenbeförderung zugelassen werden sollten, wenn die Container oder Fahrzeuge mit solchen Großzetteln (Placards) versehen sind.
21. Die Arbeitsgruppe gelangt nicht zu einem Konsens zu diesem Thema, das nur auf der Grundlage eines schriftlichen Vorschlags gelöst werden kann."

Kommentare des RID-Fachausschusses (A 81-03/511.2004 Absatz 78 und 79):

78. Der Vorsitzende stellt fest, dass es sich in diesem Fall darum handelt, die Kennzeichnung (Raute) des RID/ADR durch die Kennzeichnungen des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO ("LIMITED QUANTITIES") zu ersetzen.
79. Der RID-Fachausschuss vertritt die Ansicht, dass diese Interpretationsfrage von der Gemeinsamen Tagung für alle Binnenverkehrsträger gemeinsam auf der Grundlage eines schriftlichen Antrags behandelt werden sollte. In der Diskussion werden insbesondere folgende Punkte erwähnt:
- Wenn ein Stoff nach dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO in begrenzten Mengen befördert wird, darf er auch im Vor- oder Nachlauf auf der Straße oder der Schiene nach den Vorschriften für begrenzte Mengen befördert werden.
 - Es ist nicht klar, ob die Freistellungen gemäß IMDG-Code und Technischen Anweisungen der ICAO Freistellungen gemäß Kapitel 3.4 RID/ADR sind und inwieweit die Versandstücke den Vorschriften des Kapitels 3.4 RID/ADR entsprechen müssen.
 - Wenn nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO eine komplette Freistellung von Stoffen der Klassen 1 bis 8 möglich ist, die jedoch nach dem RID/ADR als gefährlich eingestuft sind, gelten die Erleichterungen des Absatzes 1.1.4.2.1 nicht und die Vorschriften des RID/ADR sind zu beachten.
 - Anhand des Beförderungspapiers ist nicht ersichtlich, ob es sich um begrenzte Mengen handelt."

Freimengen und Erzeugnisse für Endverbraucher (Consumer Commodities) gemäß ICAO

Fragestellung des Sekretariats der UNECE (WP.15, 77. Tagung, INF.9):

- "10. Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO für Freimengen (Teil 1 Kapitel 2 Abschnitt 2.4) befördert werden, im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung auch nach dem RID/ADR befördert werden dürfen.

Vorgeschlagene Interpretation:

Ja, gemäß Absatz 1.1.4.2.1 RID/ADR, d.h. vorausgesetzt, die gefährlichen Güter sind in Übereinstimmung mit den entsprechenden Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO verpackt, und die Versandstücke sind mit "Dangerous goods in excepted quantities" und den übrigen Elementen gemäß Teil 1 Kapitel 2 Abschnitt 2.4.6 der Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet.

Jedoch müssen die gefährlichen Güter in Übereinstimmung mit Kapitel 5.4 RID/ADR im Beförderungspapier angegeben werden (d.h. mit der UN-Nummer, der offiziellen Benennung für die Beförderung, der Klasse, usw.); alle übrigen anwendbaren Vorschriften des RID/ADR mit Ausnahme der Vorschriften für die Verpackung, die Kennzeichnung und die Bezettelung finden Anwendung.

11. Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die für den Luftverkehr als "Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities), ID-Nummer 8000, Klasse 9" klassifiziert sind, obwohl sie eigentlich einer UN-Nummer der Klassen 1 bis 9 des RID/ADR zugeordnet werden müssten, im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung unter denselben Bedingungen befördert werden dürfen.

Vorgeschlagene Interpretation

Ja, gemäß Absatz 1.1.4.2.1 RID/ADR, d.h. vorausgesetzt, sie sind in Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO verpackt, und das Versandstück ist mit "Consumer Commodities, ID 8000" gekennzeichnet und mit einem Gefahrezettel der Klasse 9 versehen.

Jedoch gelten alle übrigen Vorschriften des RID/ADR mit Ausnahme der Vorschriften für die Verpackung, die Kennzeichnung und die Bezettelung, und die Güter müssen im Beförderungsdokument in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Kapitels 5.4, d.h. einschließlich der UN-Nummer, der offiziellen Benennung für die Beförderung und der Klasse angegeben werden.

12. Das Gleiche gilt in allen Fällen, in denen die Klassifizierung der gefährlichen Güter im IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO von der Klassifizierung im RID/ADR abweicht."

Kommentare der WP.15 (TRANS/WP.15/181 Absätze 22 bis 24):

- "22. Die Kennzeichnung/Bezettelung von Versandstücken nach den Technischen Anweisungen der ICAO für Freimengen oder Erzeugnisse für den Endverbraucher könnten die ADR-Kennzeichnung/Bezettelung ersetzen, jedoch gilt diese Ausnahme nicht für die Klassifizierung. Das Beförderungspapier muss die Angaben enthalten, die das ADR für den jeweiligen Stoff vorschreibt.

23. Die Vertreter Norwegens und Dänemarks legen bezüglich der Zulässigkeit von Versandstücken, die nach den Vorschriften für Erzeugnisse für den Endverbraucher der Technischen Anweisungen der ICAO mit einem Gefahrezettel nach Muster 9 bezettelt sind, für den Stra-

Benutzung in ihren Staaten einen Vorbehalt ein, da dieser Gefahrezettel bei einem Unfall zu einer Übermittlung falscher Informationen über die wirklichen Eigenschaften der beförderten Güter an die Rettungsdienste führen würde.

24. *Der Vertreter der Niederlande legt bezüglich der Annahme einer Interpretation in Zusammenhang mit Freimengen und Erzeugnissen für den Endverbraucher einen Vorbehalt ein, da im UN-Expertenunterausschuss diesbezügliche Diskussionen stattfinden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Arbeiten in den Jahren 2005 und 2006 fortgesetzt werden und dass es deshalb nicht möglich wäre, vor dem 1. Januar 2009 in das ADR irgendeine Bestimmung aufzunehmen, welche die Schlussfolgerungen des UN-Expertenunterausschusses wiedergibt."*

Kommentare des RID-Fachausschusses (A 81-03/511.2004 Absätze 80 und 81):

- "80. *Der Vertreter Österreichs stellt fest, dass das Konzept der Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities) im RID/ADR unbekannt sei, da es sich dabei um ein rechtlich unbrauchbares Instrument handele.*
81. *Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass diese Frage weiteren Klärungsbedarf erfordert, der im Rahmen der Gemeinsamen Tagung besprochen werden sollte. Es handelt sich dabei um völlig unterschiedliche Systeme, die nicht durch den Absatz 1.1.4.2.1 abgedeckt sind."*

Gefährliche Güter, die dem RID/ADR, nicht jedoch dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen (wasser- und meerwassergefährdende Stoffe)

Fragestellung des Sekretariats der UNECE (WP.15, 77. Tagung, INF.9):

- "13. Nach dem letzten Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 "gilt die Abweichung nicht für Güter, die nach den Klassen 1 bis 8 des RID/ADR als gefährlich eingestuft sind, nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO jedoch als nicht gefährlich gelten".
14. Nach Ansicht des Sekretariates ist dieser Satz irreführend, da für den Fall, dass Güter nach dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO nicht gefährlich sind, die Bestimmungen der Absätze a), b) und c) nicht eingehalten werden können und deshalb die Abweichung nicht zur Anwendung kommen kann. Dieser Satz hat vielleicht den Vorteil, dass er für Güter der Klassen 1 bis 8 eine Klarstellung herbeiführt, kann jedoch für Güter der Klasse 9, insbesondere bei der Beförderung wassergefährdender Stoffe im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung zu unterschiedlichen Interpretationen führen.
15. Das Sekretariat stellt fest, dass alle UN-Nummern der Klasse 9 des RID/ADR dem IMDG-Code und den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen und die gefährlichen Güter der Klasse 9 des RID/ADR daher auch dem IMDG-Code und den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen.
16. Es wurde die Frage gestellt, ob auf der Grundlage dieses Satzes ein Stoff, der den Kriterien für wassergefährdende Stoffe des RID/ADR entspricht, jedoch im IMDG-Code nicht als meerwassergefährdend aufgeführt ist, im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung vom RID/ADR freigestellt werden kann.

Vorgeschlagene Interpretation:

Nein, da die Kriterien für meerwassergefährdende Stoffe gemäß MARPOL Anlage III/IMDG-Code dieselben sind wie gemäß Unterabschnitt 2.3.5.6 RID/ADR und die Tatsache, dass ein meerwassergefährdender Stoff im IMDG-Code nicht namentlich genannt ist, nicht ausreichend ist, um diesen Stoff vom Anwendungsbereich des IMDG-Codes auszuschließen, wenn bekannt ist, dass der Stoff die Kriterien erfüllt, oder wenn sogar nur angenommen wird, dass

der Stoff die Kriterien erfüllt (vgl. Unterabschnitt 2.10.2.6 IMDG-Code). Obwohl in den Technischen Anweisungen der ICAO keine Kriterien für umweltgefährliche Stoffe enthalten sind, legt die Sondervorschrift A97 der Technischen Anweisungen der ICAO für die Beförderung im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung fest, dass Stoffe, die nach den Vorschriften anderer Verkehrsträger der UN-Nummer 3077 oder 3082 zugeordnet sind, im Luftverkehr unter diesen Eintragungen befördert werden dürfen. Deshalb sollten solche Stoffe, wenn sie die Kriterien des RID/ADR erfüllen, im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung als UN-Nummer 3077 oder 3082 befördert werden.

17. Vorschlag des Sekretariats: In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen regt das Sekretariat an, den letzten Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 zu ändern und "Klassen 1 bis 8" durch "Klassen 1 bis 9" zu ersetzen.

Kommentare der WP.15 (TRANS/WP.15/181 Absätze 25 bis 29):

- "25. *Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie die Kriterien des Abschnitts 2.3.5 erfüllen, müssen im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung nach den für die UN-Nummer 3077 oder 3082 geltenden Vorschriften befördert werden. Dies ist nicht in Widerspruch zu den diesbezüglich geltenden Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO.*
26. *Versandstücke, Container und Tankcontainer, die nach dem IMDG-Code mit "Marine Pollutants" gekennzeichnet sind, sind im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung für den Straßentransport zugelassen.*
27. *Ein Mitglied des Sekretariats erklärt, dass Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie den Kriterien des Abschnitts 2.3.5 für wassergefährdende Stoffe entsprechen, im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung entweder nach den Vorschriften des ADR für die UN-Nummer 3077 oder 3082 oder nach den Vorschriften des IMDG-Codes für dieselben Eintragungen befördert werden sollten. Nach seiner Meinung erfüllt ein Stoff, der die bestehenden Kriterien des Abschnitts 2.3.5 erfüllt, auch die Kriterien der Anlage III zum MARPOL-Übereinkommen und des IMDG-Codes für meerwassergefährdende Stoffe, und zwar auch dann, wenn der Stoff im IMDG-Code nicht als meerwassergefährdend bezeichnet ist, da der Unterabschnitt 2.10.2.6 des IMDG-Codes in diesem Fall vorsieht, dass er als meerwassergefährdender Stoff festzulegen ist.*
28. *Das Sekretariat ist der Ansicht, dass der letzte Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 so vereinfacht werden sollte, dass er für alle Stoffe der Klassen 1 bis 9 gilt, da es nach seiner Meinung keine Fälle von Stoffen der Klasse 9 gibt, die gemäß ADR als gefährlich angesehen werden, jedoch für den Luft- oder Seeverkehr als nicht gefährlich angesehen werden. Zu dieser Frage kann jedoch kein Konsens erzielt werden.*
29. *In Anbetracht der zahlreichen Interpretationsprobleme empfiehlt der Vertreter Deutschlands, die informelle Arbeitsgruppe, die in der Vergangenheit ein Mandat der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung hatte, Probleme bei der Dokumentation in einer multimodalen Transportkette zu behandeln, erneut einzurichten. Seine Empfehlung wird von Vertretern der Industrie unterstützt."*

Kommentare des RID-Fachausschusses (A 81-03/511.2004 Absatz 82):

- "82. *Der Vertreter Deutschlands ist der Ansicht, dass Unterschiede zwischen wassergefährdenden und meerwassergefährdenden Stoffen solange bestehen bleiben werden, bis die Kriterien des GHS (global harmonisiertes System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten) für alle Verkehrsträger umgesetzt sind. Diese Kriterien werden 2007 mit einer Übergangsfrist bis 2008 in den IMDG-Code aufgenommen. Bis dahin müsste man mit dieser unbefriedigenden Situation leben."*