

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/2006/24  
(TRANS/WP.15/AC.1/2006/24)

21. Juni 2006

Original: Englisch

### RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 11. bis 15. September 2006)

### ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID/ADR/ADN

#### 1.1.4.2.1: Beförderungen vor oder nach einer See- oder Luftbeförderung

#### Antrag des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC)

### ZUSAMMENFASSUNG

Zweck dieses Dokuments ist es, für die Anwendung der geänderten Vorschrift in Absatz 1.1.4.2.1 bis zum 1. Januar 2009, wenn die GHS-Kriterien für die Klassifizierung wassergefährdender Stoffe in alle verkehrsträgerspezifischen Vorschriften umgesetzt sein werden, eine zeitweilige Abweichung zu erlangen.

**Damit zusammenhängende Dokumente:** OCTI/RID/GT-III/2005/68  
OCTI/RID/GT-III/2005-B – TRANS/WP.15/AC.1/100  
Absätze 13 bis 17

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.

## Einführung

1. Im RID/ADR 2005 lautet der letzte Unterabsatz des Absatzes 1.1.4.2.1 über Abweichungen für Beförderungen in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, wie folgt:

"Diese Abweichung gilt 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."

2. Die Gemeinsame Tagung (Genf, 13. bis 23. September 2005) hat auf der Grundlage des Dokuments OCTI/RID/GT-III/2005/68 (Sekretariate) beschlossen, die bestehenden Vorschriften in Absatz 1.1.4.2.1 von den "Klassen 1 bis 8" auf die "Klassen 1 bis 9" auszudehnen (OCTI/RID/GT-III/2005-B – TRANS/WP.15/AC.1/100 Absätze 13 bis 17). Diese Änderung wurde sowohl durch die WP.15 für das ADR 2007 als auch durch den RID-Fachausschuss für das RID 2007 übernommen.
3. Um die weltweite Anwendung gemeinsamer Kriterien für alle verkehrsträgerspezifischen Vorschriften zu erleichtern, beabsichtigt die IMO 2009, wie im RID/ADR, die GHS-Kriterien für die Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe in den IMDG-Code zu übernehmen, und zwar über eine Änderung der Anlage III zum MARPOL-Übereinkommen (siehe DSC 10/17 Absätze 3.69 bis 3.86 und Anlagen 2 und 3).
4. Bis jetzt wurden die von GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection – Expertengruppe zu wissenschaftlichen Aspekten von marinen Verschmutzungen) entwickelten Gefahrenprofile zur Feststellung derjenigen Stoffe verwendet, die meeresumweltschädlich sind. Diese Kriterien weichen etwas von den Kriterien für umweltgefährdende Stoffe des RID/ADR ab. Dies bedeutet, dass Stoffe im RID/ADR als umweltgefährdend eingestuft werden können, während sie nach dem IMDG-Code als nicht umweltgefährdend gelten.
5. Eine ähnliche Situation besteht für den Lufttransport: das ICAO Dangerous Goods Panel (ICAO-Ausschuss für gefährliche Güter) hat bei seiner Vollversammlung in der Zeit vom 24. Oktober bis 4. November 2005 beschlossen, dass es verfrüht ist, diese GHS-Kriterien einzuführen, nachdem die IMO entschieden hat, diese neuen Kriterien erst ab 2009 einzuführen. Bis dahin wird dem Absender die Entscheidung überlassen bleiben, ob ein Stoff als umweltgefährdender Stoff der UN-Nummer 3077 oder 3082 zugeordnet wird (gemäß geänderter Sondervorschrift A97 der Technischen Anweisungen der ICAO 2007-08).
6. Dies könnte bedeuten, dass ab 2007 für umweltgefährdende Stoffe ein Konflikt zwischen den Vorschriften des IMDG-Codes und den Technischen Anweisungen der ICAO einerseits und dem RID/ADR andererseits entsteht, weil die derzeitigen Abweichungen in Absatz 1.1.4.2.1 RID/ADR nicht mehr anwendbar sind.

## Antrag

7. Es wird vorgeschlagen, die praktische Anwendung des geänderten Absatzes 1.1.4.2.1 bis 1. Januar 2009 zu verschieben, d.h. eine zeitweilige Abweichung für die Anwendung zu vereinbaren, solange die Unterschiede zwischen den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften bestehen. CEFIC bittet die Gemeinsame Tagung die Auflage einer multilateralen Sondervereinbarung zur Lösung dieses Problems zu unterstützen.

## **Begründung**

8. Für eingehende Gütertransporte, die mit dem Schiff oder dem Flugzeug aus Übersee in Europa eintreffen, führen diese geänderten Vorschriften zu zahlreichen praktischen Hindernissen:
    - an Containern und Tanks, die in einem europäischen Seehafen ankommen, müssen für den Weitertransport auf der Straße oder Schiene Großzettel (Placards) angebracht werden;
    - Güter, die in einem See- oder Flughafen in nicht UN-geprüften Verpackungen eintreffen, müssen umgefüllt, umgeladen und/oder neu verpackt werden;
    - Verpackungen müssen bezettelt und gekennzeichnet werden;
    - notwendige Papiere (Beförderungspapier und schriftliche Weisungen) müssen ausgestellt und dem See- oder Flughafen zugesandt werden;
    - möglicherweise sind keine oder nur begrenzte Informationen über die eingeführten Güter verfügbar, um sie als umweltgefährdende Stoffe zu klassifizieren.
  9. Für ausgehende Transporte entstehen ebenfalls Probleme, weil im Hafen die Bezettelungen von den Versandstücken oder Containern durch den Beförderer entfernt werden müssen, bevor diese in ein Schiff oder Flugzeug verladen werden.
  10. Der geringe Sicherheitsgewinn wird durch zusätzliche Risiken, die durch das Umladen oder das Neuverpacken von Gütern entstehen, aufgehoben und rechtfertigt für die begrenzte Zeit von zwei Jahren nicht die enormen Kosten für die Industrie.
-