

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/2007/60
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2007/60)

29. Juni 2007

Original: Englisch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 11. bis 21. September 2007)

TOP 7

Bericht der Arbeitsgruppe zu begrenzten Mengen

von Frankreich im Auftrag der Arbeitsgruppe übermittelt

Einführung

1. Die Arbeitsgruppe hat am 7. und 8. Februar 2007 in Paris getagt. An der Tagung haben Vertreter folgender Staaten und Organisationen teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Lettland, Niederlande, Norwegen, Schweden, Schweiz, Vereinigtes Königreich, Europäische Kommission, Internationaler Verband der Seifen-, Wasch- und Reinigungsmittelhersteller (AISE), Europäischer Rat der Farben-, Druckfarben- und Künstlerfarbenindustrie (CEPE), Europäischer Aerosol-Verband (FEA), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) und Internationale Straßentransport-Union (IRU).
2. Die Arbeitsgruppe hat auf der Grundlage des von der Gemeinsamen Tagung (Bern, 20. bis 23. März 2006 erteilten Mandats (siehe Bericht OCTI/RID/GT-III/2006-A – ECE/TRANS/ WP.15/ AC.1/102 Absatz 46) gearbeitet:

"Die Gemeinsame Tagung vereinbart, dass diese Arbeitsgruppe im Lichte der Diskussionen dieser Sitzung:

- a) die Arbeiten über die Sicherheitsprobleme, die sich durch die gegenwärtigen Beförderungsbedingungen für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter ergeben, fortführen sollte,

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.

- b) die strittigen Punkte der von INERIS im Auftrag der französischen Regierung durchgeführten Untersuchung klären sollte,
- c) den UN-Modellvorschriften und den Arbeiten im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter Rechnung tragen sollte,
- d) die Arbeiten auf die Probleme konzentrieren sollte, die ausschließlich die europäischen Landtransporte betreffen, und Lösungen suchen sollte, die zu keinen Komplikationen oder Behinderungen der multimodalen Transporte führen."

Diskussion

3. Einige Mitglieder der Arbeitsgruppe sind der Meinung, dass das mit der Beförderung von begrenzten Mengen verbundene Risiko, das in dem in Absatz b) des Mandats erwähnten INERIS-Bericht beschrieben wird, beträchtlich ist.
4. Die Vertreter des Vereinigten Königreichs und der FIATA erklären, dass sie wegen nicht vorliegender Meldungen über Zwischenfälle weiterhin Zweifel über die bestehenden Risiken haben und deshalb nicht dieselben Schlüsse aus den im INERIS-Bericht dargestellten Nachweisen ziehen.
5. Von einigen anderen Mitgliedern der Arbeitsgruppe werden jedoch insbesondere Bedenken im Zusammenhang mit der Beförderung dieser Güter in großen Ladungen durch Straßentunnel vorgebracht.
6. Der Vertreter Norwegens teilt die von den Vertretern des Vereinigten Königreichs und der FIATA zum Ausdruck gebrachten Zweifel, erkennt aber auch, dass es im Zusammenhang mit Beförderungen durch Tunnel nützlich sein könnte, bestimmte Angaben über begrenzte Mengen zu haben.
7. Man ist sich jedoch einig, dass eine zu detaillierte Diskussion des INERIS-Berichts nicht zu einer konstruktiven Arbeit führt.
8. Trotz der verbleibenden Zweifel wird eine allgemeine Einigung darüber erzielt, dass in das RID/ADR eine dem Problem angemessene einfache Vorschrift eingefügt werden könnte.
9. Angesichts der Tatsache, dass die Verpackung, die Kennzeichnung von Verpackungen und die Dokumentation bereits auf multimodaler Ebene behandelt werden, und angesichts des eingeschränkten Mandats (siehe Absatz 2 d)) wird beschlossen, sich auf die für den Landverkehr geltende Kennzeichnung von Beförderungseinheiten zu konzentrieren, ohne dabei multimodale Aspekte zu beeinträchtigen.
10. Bei der Erörterung des Problems ist die Arbeitsgruppe der Ansicht, dass
 - a) die Kennzeichnung es den Einsatzkräften und den Sicherheitsüberwachungsbehörden (zum Beispiel Stellen, die den Zugang zu Tunnels kontrollieren) ermöglichen sollte, die Art der Ladung und die damit verbundenen Gefahren zu erkennen;
 - b) ein gewisser Zusammenhang zwischen den Kennzeichnungsvorschriften und der Gesamtmenge begrenzter Mengen in der Ladung bestehen sollte, da das Risiko im Verhältnis zu dieser Menge stehen kann;
 - c) die Kennzeichnung einfach sein sollte und nicht zu einer übermäßigen administrativen Belastung führen sollte.

11. Nach einer langen Diskussion stimmt die Arbeitsgruppe dem nachstehend aufgeführten Vorschlag zu.
12. Die Grundsätze des Vorschlags sind:

a) Grenzwert für die Anbringung der Kennzeichnung

- (i) Für den Straßenverkehr wird der Grenzwert an die Größe des Fahrzeugs gekoppelt. Dies würde übermäßige administrative Belastungen hinsichtlich der Datenbestände oder der Dokumente in Verbindung mit der Menge der beförderten Güter vermeiden: Kleinere Beförderungseinheiten wären freigestellt, größere würden einem optionalen System unterliegen, das die Freistellung kleinerer Ladungen ermöglicht, wenn die zu befördernde Gesamtmenge leicht abgeschätzt werden kann. Die Menge von 8 Tonnen wird dabei in Bezug auf die maximale Zuladung bei einer Beförderungseinheit mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von 12 Tonnen geschätzt.
- (ii) Für den Eisenbahnverkehr wird entschieden, keinen Grenzwert festzulegen, da im Eisenbahnverkehr nicht dieselben praktischen Probleme wie im Straßenverkehr auf Grund der verschiedenen Arten von Lastkraftwagen bestehen.

b) Art der Kennzeichnung

Die Kennzeichnung wird mit einer der im IMDG-Code vorhandenen Optionen harmonisiert, um den multimodalen Verkehr zu erleichtern.

c) Anordnung der Kennzeichnung

Die Anordnung der Kennzeichnung wird so festgelegt, dass die Verwendung vorhandener Einrichtungen für die Anbringung orangefarbener Tafeln erleichtert wird.

13. Der nachstehende Antrag wird mit Ausnahme des in Abschnitt 3.4.10 in eckigen Klammern enthaltenen Wortlauts von der Arbeitsgruppe übereinstimmend angenommen. Einige Delegierte sind für diese Ergänzung, um eine Klarstellung bei Kontrollen herbeizuführen, andere Delegierte sind der Ansicht, dass diese Ergänzung überflüssig ist. Es werden Bedenken zum Ausdruck gebracht, dass dieser Satzteil als Verpflichtung für die Mitführung irgendwelcher Dokumente interpretiert werden könnte. Es wird darauf hingewiesen, dass der Nachweis für die Nichtüberschreitung der Bruttogesamtmasse von 8 Tonnen auf verschiedene Wege erfolgen kann, wenn dies im Text nicht näher festgelegt wird. Es wird auch bemerkt, dass die Aufnahme des in eckigen Klammern erscheinenden Textes die Beweislast, dass die Ladung unter diesem Grenzwert liegt, umkehren würde. Einige Delegierte halten dem jedoch entgegen, dass die Kontrollkräfte in der Praxis die Vorschrift solange als nicht erfüllt ansehen, bis der Beförderer in der Lage ist, den Nachweis zu erbringen. Es wird daran erinnert, dass in der Praxis in jedem Fall ein gewisser gesunder Menschenverstand anzuwenden ist.
14. Um den Beförderern eine Anpassung an diese neuen Vorschriften zu ermöglichen, wird schließlich eine Übergangsvorschrift vorgeschlagen. Das Datum wird vorläufig offen gelassen. Vor der Gemeinsamen Tagung wird unter Berücksichtigung der für die Anpassung notwendigen Zeit über ein geeignetes Datum nachgedacht.

Antrag

15. Am Ende des Kapitels 3.4 folgende neue Abschnitte hinzufügen:

"3.4.8 Absender von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern müssen den Beförderer vor der Beförderung, die keine Seebeförderung einschließen darf, über die Bruttomasse der so zu versendenden Güter informieren.

- 3.4.9** Wagen/Beförderungseinheiten mit einer Höchstmasse über 12 Tonnen, mit denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden, müssen gemäß Abschnitt 3.4.11 gekennzeichnet sein, sofern sie nicht bereits gemäß Kapitel 5.3 gekennzeichnet sind.
- 3.4.10** Auf die in Abschnitt 3.4.9 festgelegte Kennzeichnung kann verzichtet werden, wenn [nachgewiesen werden kann, dass] die Bruttogesamtmasse der beförderten Versandstücke, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, 8 Tonnen nicht überschreitet.
- 3.4.11** Wagen/Beförderungseinheiten müssen an beiden Längsseiten/vorn und hinten mit «LTD QTY»*) in schwarzen Buchstaben mit einer Zeichenhöhe von 65 mm auf weißem Grund gekennzeichnet werden.

Kennzeichnungen gemäß Kapitel 3.4 des IMDG-Codes sind ebenfalls zugelassen.

*) Die Buchstaben «LTD QTY» sind die Abkürzung des englischen Ausdrucks «Limited Quantities»."

16. Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

"**1.6.x.x** Die Vorschriften der Abschnitte 3.4.8 bis 3.4.11 gelten erst ab 1. Januar 20xx."