

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/2009/41
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/41)

19. Juni 2009

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 8. bis 11. September 2009 und
Genf, 14. bis 18. September 2009)

**Tagesordnungspunkt 7a): Verschiedene Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN –
Offene Anträge**

Absatz 2.2.9.1.1.0.5.2: Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe

Antrag des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC)

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Ziel dieses Antrags ist es, einen Konflikt zwischen dem RID/ADR/ADN und der neuen Verordnung der Europäischen Union (EU) 1272/2008/EG über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen und eine daraus resultierende Abweichung zwischen dem RID/ADR/ADN und dem Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) zu beseitigen.

Zu treffende Entscheidung:

Änderung des Absatzes 2.2.9.1.10.5.2.
Unterzeichnung der multilateralen Sondervereinbarungen M 205 (ADR) und RID 2/2009.

Damit zusammenhängende Dokumente: Keine.

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.

Hintergrund

1. Die EU-Richtlinien über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen (Richtlinie 67/548/EWG) und Gemischen (Richtlinie 1999/45/EG) wurden durch die EU-Verordnung 1272/2008/EG (die so genannte CLP-Verordnung) ersetzt, die weitgehend an das Global harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten angepasst ist.
2. Es besteht jedoch ein Unterschied zwischen den Kriterien für die Giftigkeit in Wasser in den derzeitigen Richtlinien des Rates und der neuen CLP-Verordnung, was Auswirkungen auf die Klassifizierung von zahlreichen Stoffen hat. Während das GHS Stoffe mit einer chronischen Giftigkeit von > 1 mg/l und einer akuten Giftigkeit von > 1 mg/l vollständig von der Klassifizierung als umweltgefährdende Stoffe freistellt, wird dies in den EU-Richtlinien auf die Nichtanwendung von R50/53, nicht jedoch von R51/53 begrenzt, wodurch die "N"-Klassifizierung beibehalten wird.
3. Das folgende Beispiel aus der Praxis illustriert diesen Unterschied: Ein flüssiger Stoff mit einem $L(E)C_{50}$ -Wert von 8 mg/l und einem NOEC-Wert von 2,7 mg/l muss gemäß der Richtlinie 67/548/EWG als "N" (R51/53) klassifiziert werden. Nach dem GHS und dem Flussdiagramm für die Zuordnungsverfahren von umweltgefährdenden Stoffen (Absatz 2.2.9.1.10.3 RID/ADR) wird dieser flüssiger Stoff jedoch als nicht umweltgefährdender Stoff klassifiziert.
4. Eine derartige Nichtklassifizierung für Beförderungszwecke steht jedoch in Konflikt zur Vorschrift in Absatz 2.2.9.1.10.5.2 des RID/ADR, die für alle "N"-Stoffe eine Zuordnung zur UN-Nummer 3077 oder 3082 vorschreibt (wenn sie keiner anderen Eintragung zugeordnet werden können). Dies bedeutet, dass in den Fällen, in denen das GHS, d.h. die EU-Verordnung 1272/2008/EG, bereits für Zwecke der Handhabung angewendet wird, ein Konflikt zwischen der Klassifizierung für die Handhabung und für die Beförderung desselben Stoffes besteht.
5. Darüber hinaus besteht eine Nichtübereinstimmung der Klassifizierung zwischen dem RID/ADR/ADN und dem IMDG-Code. In der Tat ist ein derartiger Stoff für die Seebeförderung momentan als nicht gefährlich klassifiziert, da dieser Stoff nach den Klassifizierungskriterien des 33. Amendments zum IMDG-Code nicht als Meeresschadstoff gilt. Wegen des NOEC-Werts von > 1 mg/l wird sich diese Situation auch nicht mit dem Inkrafttreten des 34. Amendments ändern.
6. Diese mangelnde Übereinstimmung zwischen dem RID/ADR/ADN und dem IMDG-Code wird zu Irritationen führen und wird die durch das GHS und die UN-Empfehlungen bezweckte internationale Harmonisierung verzögern. Dies kann die europäische Industrie dazu veranlassen, solche Stoffe als gefährliche Güter der UN-Nummer 3077 oder 3082 für alle Verkehrsträger zu klassifizieren (was durch die Sondervorschriften 909 des IMDG-Codes, A97 der Technischen Anweisungen der ICAO/der IATA-DGR und 146 des CFR 49 auch dann zugelassen ist, wenn diese Stoffe nicht die Kriterien dieser Vorschriften für umweltgefährdende Stoffe erfüllen). Es kann jedoch sein, dass dies nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften der nichteuropäischen Landverkehrsträger ist. Die Nichtübereinstimmung kann somit interregionale Transporte behindern und in den kommenden Jahren Importe nach Europa verkomplizieren.

Antrag

7. Um es der Industrie zu ermöglichen, Güter nach der EU-Verordnung 1272/2008/EG (und damit dem GHS) zu klassifizieren, schlägt CEFIC vor, den Absatz 2.2.9.1.10.5.2 durch folgende Ergänzung am Ende zu ändern:

" , es sei denn, sie sind nach der EU-Verordnung 1272/2008/EG*) als nicht umweltgefährdend klassifiziert

*) [—] Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 353 vom 30. Dezember 2008."

8. Um zu vermeiden, dass die Industrie mit intermodalen Unterschieden arbeiten muss, bis im RID/ADR/ADN 2011 ein geänderter Absatz 2.2.9.1.10.5.2 aufgenommen ist, besteht die Notwendigkeit einer multilateralen Sondervereinbarung, um diese Lücke von heute bis 2011 zu schließen. Die multilateralen Sondervereinbarungen M185 (ADR) und RID 1/2007 könnten dafür verwendet werden, laufen jedoch am 30. Juni 2009 ab. Glücklicherweise hat das Vereinigte Königreich kürzlich die multilateralen Sondervereinbarungen M205 (ADR) und RID 2/2009 initiiert. Sie haben denselben Inhalt wie ihre Vorgängervereinbarungen, ihre Laufzeit geht bis zum 1. Juni 2011 und sie bieten eine perfekte Lösung für dieses zeitweise Problem. Wenn die Änderung unter Absatz 7 angenommen wird, werden die nationalen zuständigen Behörden gebeten, die Sondervereinbarung M205 für das ADR und die entsprechende Sondervereinbarung RID 2/2009 zu unterzeichnen, soweit sie dies nicht bereits getan haben.

Begründung

9. Der Industrie sollte es gestattet werden, die neue Rechtslage weitestgehend zu nutzen, was die Sicherheit nicht gefährdet und Irritationen zwischen verschiedenen Aspekten der Gesetzgebung vermeidet.
10. Die Zeichnung der Sondervereinbarung M205 ist nicht nur für Stoffe erforderlich, die aus Europa exportiert werden, sondern auch für zahlreiche Sendungen, die aus dem Ausland nach Europa importiert werden und die von ausländischen Absendern für den See- und Luftverkehr richtig als nicht gefährliche Güter klassifiziert wurden. Ohne multilaterale Sondervereinbarung müssten diese Stoffe für den anschließenden Landtransport vom See- oder Flughafen gemäß Absatz 2.2.9.1.10.5.2 des RID/ADR/ADN als gefährliche Güter der UN-Nummer 3077 oder 3082 klassifiziert werden. Die multilaterale Sondervereinbarung M205 hilft somit bei der Vermeidung von Problemen bei der zuvor stattfindenden Beförderung und/oder bei der Weiterbeförderung auf der Straße oder Schiene.

Auswirkungen auf die Sicherheit

11. Es werden keine Probleme erwartet.

Durchführbarkeit

12. Es werden keine Probleme erwartet, da bisher bereits ähnliche multilaterale Sondervereinbarungen M185 (ADR) und RID 1/2007 bestanden.

—