

OTIF/RID/RC/2023/41
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/41)

4. Juli 2023

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 19. bis 29. September 2023)

Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen

Begriffsbestimmungen von Sammelbehälter und Umverpackung

Antrag des Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA)

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Die Menge der direkt zum Endverbraucher beförderten gefährlichen Güter hat in den letzten Jahren zugenommen. Das RID/ADR/ADN gilt jedoch in seiner jetzigen Fassung in erster Linie für die Beförderung zwischen Unternehmen, unabhängig davon, ob es sich bei diesen Unternehmen um Hersteller, Absender, Einzelhandelsgeschäfte oder Vertriebszentren handelt.

Die direkte Zustellung an den Endverbraucher wird traditionell von Paketzustellern, Postdiensten und den Verbrauchern selbst durchgeführt. Zu diesem Zweck sind in den Vorschriften Ausnahmen vorgesehen, um die Beförderungsanforderungen für einige dieser Arten von Sendungen zu begrenzen.

Zu treffende Entscheidung:	Aufnahme einer neuen Begriffsbestimmung von Sammelbehälter und Anpassung der Begriffsbestimmung von Umverpackung im RID/ADR/ADN.
Damit zusammenhängende Dokumente:	informelles Dokument INF.31 (COSTHA) der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2022, Dokumente ST/SG/AC.10/C.3/2022/27 und ST/SG/AC.10/C.3/2022/28, informelle Dokumente INF.20 (COSTHA) und INF.29 (RECHARGE) der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2022 und informelles Dokument INF.22 (COSTHA) der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2023

Hintergrund

1. Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2022 legte COSTHA das informelle Dokument INF.31 zur Diskussion vor und holte erste Kommentare der Delegationen ein, um ein Arbeitsdokument für die Gemeinsame Tagung im September 2022 vorzubereiten. Auf der Grundlage der vorgebrachten Kommentare und zusätzlichen Recherchen legte COSTHA ein informelles Dokument für die Gemeinsame Tagung im Frühjahr 2023 vor.
2. Im Arbeitsdokument OTIF/RID/RC/2022/28 wurde vorgeschlagen, entweder die Begriffsbestimmung von Umverpackung zu ändern oder die Unterabschnitte 3.4.1.1 und 3.5.4.3 sowie die Sondervorschrift 188 des RID/ADR/ADN zu ändern, um der Verwendung von Umverpackungen für Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen, in freigestellten Mengen und mit kleinen freigestellten Lithiumbatterien Rechnung zu tragen. Das Dokument stützte sich auf die Tatsache, dass die Begriffsbestimmung von Umverpackung in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR/ADN unterschiedlich ist. Das informelle Dokument INF.22 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2023 wurde erstellt, um ein Konzept vorzustellen, das in anderen Rechtstexten verwendet wird, um mögliche Wege zur Lösung des Problems und zur Erzielung einer Klarstellung zu finden.
3. Wie bereits erwähnt verwenden viele Beförderer (insbesondere Paket- und Postdienste) für die Zustellung auf der letzten Meile eine Umschlagseinrichtung (d. h. eine Tasche, einen Beutel, einen Behälter usw.). Obwohl diese Umschlagseinrichtungen/Taschen die Sicherheit der Pakete während der Beförderung insgesamt erhöhen, indem sie eine weitere Ebene der Umschließung und des Schutzes bieten, werden sie hauptsächlich dazu verwendet, die Beförderung mehrerer Pakete zu erleichtern, indem sie im Lieferwagen geordnet werden. Diese Taschen werden dann an verschiedenen Entladestellen entlang der Zustellroute entladen. Ähnliche Taschen werden auch bei anderen Beförderungsvorgängen verwendet, z. B. bei der Zustellung mit dem Fahrrad und bei der Handzustellung. Auch Postdienste und andere Zustelldienste, bei denen Pakete von Hand zugestellt werden, verwenden häufig Taschen. Während einige zuständige Behörden über Ausnahmeregelungen verfügen, um diese Arten von Taschen von der Umverpackungskennzeichnung auszunehmen, wenden andere das RID/ADR/ADN strikt an und legen es so aus, dass die Kennzeichnungen auf allen Teilstrecken der Beförderung, einschließlich der letzten Meile, erforderlich sind.

Begründung

4. Es ist erneut hervorzuheben, dass sich der Inhalt der Taschen ständig ändert, da der Fahrer einzelne Pakete zustellt. Da diese Taschen sowohl gekennzeichnete (gefährliche) als auch nicht gekennzeichnete (nicht gefährliche) Güter enthalten, wissen die Fahrer nicht immer, wann das letzte gekennzeichnete Gefahrgutversandstück während der Fahrt aus einer der Taschen eines Fahrzeugs für die Zustellung auf der letzten Meile entnommen wird. In Übereinstimmung mit

dem ADR muss das für eine Umverpackung vorgeschriebene Kennzeichen (und/oder LQ-Kennzeichen, Kennzeichen für Lithiumbatterien) entfernt werden, sobald das letzte gefährliche Güter enthaltende Versandstück entnommen wird, da das Kennzeichen nicht mehr anwendbar oder zutreffend ist. Das Nichtentfernen des Kennzeichens würde eine nicht bestehende Gefahr vermitteln und gegen die Vorschriften des ADR verstoßen. Dies setzt den Fahrer zusätzlich unter Druck und nimmt ihn in die Verantwortung, den Inhalt der Taschen ständig zu überwachen, indem er die Taschen durchsucht und die Versandstücke bewegt, um die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen (die Fahrer haben nicht den Platz oder die Zeit, diese Arbeiten nach jeder Auslieferung während der gesamten Fahrt sicher durchzuführen) und die Kennzeichen gegebenenfalls von der Umschlagseinrichtung zu entfernen. COSTHA sieht die Hauptaufgabe und den Schwerpunkt der Zusteller in der sicheren Fahrt sowie in der Handhabung und Auslieferung der Versandstücke an den Endverbraucher.

Begriffsbestimmung von Umverpackung

5. In den UN-Modellvorschriften ist eine Umverpackung eine *Umschließung*, die von einem einzigen Absender für die Aufnahme von einem oder mehreren Versandstücken und für die Bildung einer Einheit zur leichteren Handhabung verwendet wird. Beispiele für Umverpackungen sind eine Anzahl von Versandstücken, die entweder
 - a) auf einen Ladeboden wie eine Palette gelegt oder gestapelt und durch Umschnürung, Schrumpffolie, Dehnfolie oder andere geeignete Mittel gesichert werden oder
 - b) in eine äußere Schutzverpackung wie eine Kiste oder ein Verschlag gepackt werden.
6. Im RID/ADR/ADN ist eine Umverpackung eine *Umschließung*, die (im Falle radioaktiver Stoffe von einem einzigen Absender) für die Aufnahme von einem oder mehreren Versandstücken und für die Bildung einer Einheit zur leichteren Handhabung und Verladung während der Beförderung verwendet wird. Beispiele für Umverpackungen sind:
 - a) eine Ladeplatte, wie eine Palette, auf die mehrere Versandstücke gestellt oder gestapelt werden und die durch Kunststoffband, Schrumpf- oder Dehnfolie oder andere geeignete Mittel gesichert werden, oder
 - b) eine äußere Schutzverpackung wie eine Kiste oder ein Verschlag.
7. In den Technischen Anweisungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), im Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code), in den Gefahrgutvorschriften des Verkehrsministeriums der Vereinigten Staaten (US DOT CFR 49) und in den Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums ist die Begriffsbestimmung von Umverpackung dieselbe wie in den UN-Modellvorschriften.

Sammelbehälter

8. Die Gefahrgutvorschriften des Verkehrsministeriums der Vereinigten Staaten (US DOT CFR 49) und die Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums haben den Begriff "*consolidation bin*" (Sammelbehälter) eingeführt und Anforderungen für die Verwendung dieser Behälter festgelegt.
9. Gemäß § 172.404 (c) des CFR 49 gilt für Sammelbehälter, die von einem einzigen Kraftverkehrsunternehmen verwendet werden, Folgendes:
 - a) sie müssen wiederverwendbar sein, aus Werkstoffen, wie Kunststoff, Holz oder Metall, hergestellt sein und einen Fassungsraum von höchstens 1,8 m³ haben;
 - b) sie müssen innerhalb des Transportfahrzeugs ordnungsgemäß fixiert und verzurrt sein;

- c) sie dürfen nur von einem einzigen Kraftverkehrsunternehmen oder auf Eisenbahnwagen, die solche Fahrzeuge befördern, befördert werden, und
 - d) die Außenseite des Sammelbehälters muss für jede darin enthaltene Gefahrgutklasse entsprechend bezettelt sein, es sei denn, die für jedes gefährliche Gut repräsentativen Gefahrzettel sind von der Außenseite des Sammelbehälters aus sichtbar. Alternativ ist die Bezeichnung eines Sammelbehälters nicht erforderlich, wenn der Sammelbehälter auf einem Anhänger oder einer fest angebrachten Anzeigevorrichtung deutlich und lesbar mit der Angabe jeder in dem Behälter enthaltenen Gefahrenklasse oder -unterklasse gekennzeichnet ist.
10. Darüber hinaus gilt für Versandstücke mit gefährlichen Gütern, die in den Sammelbehälter gelegt werden, Folgendes:
- a) sie müssen gemäß den Vorschriften gekennzeichnet und bezettelt sein;
 - b) sie erfordern keine Trennung;
 - c) sie dürfen nur von einem Angestellten eines einzigen Kraftverkehrsunternehmens in den Sammelbehälter gelegt und in ein Kraftfahrzeug verladen werden und
 - d) sie müssen innerhalb des Sammelbehälters durch andere Versandstücke oder durch andere geeignete Mittel so gesichert werden, dass ein Verrutschen oder eine erhebliche Relativbewegung zwischen den Versandstücken, wodurch die Unversehrtheit eines Versandstücks beeinträchtigt werden könnte, verhindert wird.
11. In Abschnitt 1.4, Begriffsbestimmungen, der Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums wird ein Sammelbehälter als ein Behälter definiert, der in einem Straßenfahrzeug verwendet wird, und der
- "a) ein oder mehrere kleine Umschließungsmittel so sichert, dass sie sich unter normalen Beförderungsbedingungen nicht in einer Weise verschieben, die ihre Unversehrtheit beeinträchtigen könnte, und
 - b) die Möglichkeit bietet, kleine Umschließungsmittel während der Beförderung aufzunehmen oder zu entnehmen."
- Anmerkung: Gemäß Absatz b) bietet ein Sammelbehälter (im Gegensatz zu einer Umverpackung) den Verwendern die Möglichkeit, während der Beförderung kleine Umschließungsmittel aufzunehmen oder zu entnehmen. Ein typischer Verwender von Sammelbehältern wäre ein Lieferdienst, der viele Lieferungen auf einer Route durchführt.
12. Teil 4, Sicherheitskennzeichen für gefährliche Güter, der Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums enthält die Kennzeichnungs- und Bezeichnungsvorschriften. Abschnitt 4.10.2, Sicherheitszeichen auf einem Sammelbehälter, legt Folgendes fest:
- "Wenn gemäß diesem Teil ein Gefahrzettel an einem kleinen Umschließungsmittel angebracht werden muss, das sich in einem Sammelbehälter befindet, muss jede Gefahrgutklasse, die in dem Sammelbehälter enthalten ist, deutlich und lesbar auf einem am Behälter befestigten Anhänger oder einer am Behälter fest angebrachten Anzeigevorrichtung angegeben sein."
13. Teil 5, Umschließungsmittel, der Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums enthält die Verpackungsvorschriften. Abschnitt 5.18 enthält folgende weitere Einzelheiten über die Verwendung von Sammelbehältern:

"Eine Person darf einen Sammelbehälter nicht zum Umschlag oder zur Beförderung gefährlicher Güter in einem Straßenfahrzeug verwenden, es sei denn

- a) der Fassungsraum des Sammelbehälters beträgt höchstens 1,8 m³ (64 Kubikfuß);
 - b) der Sammelbehälter ist wiederverwendbar und aus Kunststoff, Holz oder Metall hergestellt und
 - c) der Sammelbehälter ist innerhalb des Straßenfahrzeugs fixiert oder verzurrt.
14. In ähnlicher Weise schreiben die Technischen Anweisungen der ICAO vor, dass bei der Verladung von Versandstücken mit gefährlichen Gütern, für die ein Gefahrzettel erforderlich ist, in Ladeeinheiten (*Unit Load Devices, ULDs*) eine Kennzeichnung an der Außenseite jedes ULD angebracht werden muss, die darauf hinweist, dass sich gefährliche Güter in der ULD befinden.
15. COSTHA ist der Ansicht, dass die Vorschriften für Sammelbehälter im CFR 49 und in den Gefahrgutvorschriften des kanadischen Verkehrsministeriums sowie die Vorschriften für Ladeeinheiten (ULD) in den Technischen Anweisungen der ICAO einen möglichen Weg für die Einführung einer Begriffsbestimmung einer verkehrsträgerspezifischen Umschlagseinrichtung darstellen, für die entsprechende Anforderungen an die Gefahrenkommunikation gelten würden.

Antrag 1

16. In Abschnitt 1.2.1 eine neue Begriffsbestimmung mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Sammelbehälter: Eine Umschließung, die von einem einzigen Beförderer verwendet wird, um ein oder mehrere *Versandstücke* mit *gefährlichen Gütern* so zu sichern, dass sie sich unter normalen Beförderungsbedingungen nicht in einer Weise verschieben, die ihre Unversehrtheit beeinträchtigen könnte.

- a) Sammelbehälter
 - (i) müssen wiederverwendbar sein, aus Werkstoffen, wie Kunststoff, Holz oder Metall, hergestellt sein und einen Fassungsraum von höchstens 1,8 m³ haben;
 - (ii) müssen innerhalb des Wagens/Fahrzeugs ordnungsgemäß fixiert und verzurrt sein und
 - (iii) müssen eine Aufnahme oder eine Entnahme kleiner Umschließungsmittel während der Beförderung ermöglichen.
- b) Versandstücke mit gefährlichen Gütern, die in einen Sammelbehälter eingesetzt werden,
 - (i) müssen nach den Vorschriften des RID/ADR/ADN gekennzeichnet und bezettelt sein;
 - (ii) dürfen keine Trennung erfordern und
 - (iii) dürfen nur von einem Angestellten eines einzigen Beförderers in den Sammelbehälter eingesetzt werden, der nur von diesem Angestellten in den Wagen/das Fahrzeug verladen werden darf."

Antrag 2

17. In Abschnitt 1.2.1 die Begriffsbestimmung von Umverpackung an die Begriffsbestimmung in den UN-Modellvorschriften anpassen:

"Umverpackung: Eine Umschließung, die (im Falle radioaktiver Stoffe von einem einzigen *Ab-sender*) für die Aufnahme von einem oder mehreren *Versandstücken* und für die Bildung einer

Einheit zur leichteren Handhabung und Verladung während der *Beförderung* verwendet wird. Beispiele für *Umverpackungen* sind:

- a) eine Ladeplatte, wie eine Palette, auf die mehrere *Versandstücke* gestellt oder gestapelt werden und die durch Kunststoffband, Schrumpf- oder Dehnfolie oder andere geeignete Mittel gesichert werden, oder
- b) eine äußere Schutzverpackung wie eine *Kiste* oder ein *Verschlag*."

Anmerkung des Sekretariats der OTIF: *Es ist nicht klar, was hier vorgeschlagen wird, da die dargestellte Begriffsbestimmung dem derzeitigen Text des RID/ADR entspricht.*

Antrag 3

18. In Abschnitt 3.4.11 und Unterabschnitt 3.5.4.3 RID/ADR/ADN (Verwendung von Umverpackungen für gefährliche Güter in begrenzten und freigestellten Mengen) nach dem letzten Unterabsatz folgenden Text hinzufügen:

"Wenn Versandstücke in einen Sammelbehälter eingesetzt werden, muss das Kennzeichen für begrenzte (freigestellte) Mengen entweder deutlich sichtbar sein oder auf der Außenseite des Sammelbehälters wiedergegeben werden. Diese Kennzeichnungsvorschrift gilt im Landverkehr nicht, wenn der Sammelbehälter höchstens [XX] Versandstücke mit in begrenzten (freigestellten) Mengen verpackten gefährlichen Gütern enthält."

19. In der Sondervorschrift 188 RID/ADR/ADN, am Ende des Absatzes f) folgenden Text hinzufügen (neuer Text ist unterstrichen dargestellt):

"188 Die zur Beförderung aufgegebenen Zellen und Batterien unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN, wenn folgende Vorschriften erfüllt sind:

a) bis e)

- f) Jedes Versandstück muss mit dem entsprechenden in Unterabschnitt 5.2.1.9 abgebildeten Kennzeichen für Lithiumbatterien gekennzeichnet sein.

Diese Vorschrift gilt nicht für:

- (i) Versandstücke, die nur in Ausrüstungen (einschließlich Platinen) eingebaute Knopfzellen-Batterien enthalten, und
- (ii) Versandstücke, die höchstens vier in Ausrüstungen eingebaute Zellen oder zwei in Ausrüstungen eingebaute Batterien enthalten, sofern die Sendung höchstens zwei solcher Versandstücke umfasst.

Wenn Versandstücke in eine Umverpackung eingesetzt werden, muss das Kennzeichen für Lithiumbatterien entweder deutlich sichtbar sein oder auf der Außenseite der Umverpackung wiederholt werden und die Umverpackung muss mit dem Ausdruck «UMVERPACKUNG» gekennzeichnet sein. Die Buchstabenhöhe des Ausdrucks «UMVERPACKUNG» muss mindestens 12 mm sein.

Wenn Versandstücke in einen Sammelbehälter eingesetzt werden, muss das Kennzeichen für Lithiumbatterien entweder deutlich sichtbar sein oder auf der Außenseite des Sammelbehälters wiedergegeben werden. Diese Kennzeichnungsvorschrift gilt im Landverkehr nicht, wenn der Sammelbehälter höchstens [XX] Versandstücke mit in Übereinstimmung mit dieser Sondervorschrift verpackten kleinen Lithiumbatterien enthält."

Vergleich zwischen Umverpackung und Sammelbehälter

	<i>Umverpackung</i>	<i>Sammelbehälter</i>
Zweck	Nach der UN-Definition bezieht sich dieser Begriff in erster Linie auf Absender und deren Pflichten.	Ähnlich wie ULD werden Sammelbehälter für Zwecke der Beförderer verwendet. Die Verwendung eines anderen Begriffs ermöglicht die Aufnahme spezifischer und notwendiger Anforderungen auf der Grundlage des Anwendungsbereichs und der anwendbaren Beschränkungen.
Begriffsbestimmung	Eine Umverpackung ist eine Umschließung, die (im Falle radioaktiver Stoffe von einem einzigen Absender) für die Aufnahme von einem oder mehreren Versandstücken und für die Bildung einer Einheit zur leichteren Handhabung und Verladung während der Beförderung verwendet wird.	Ein Sammelbehälter wird in einem Straßenfahrzeug verwendet, um ein oder mehrere Versandstücke mit gefährlichen Gütern so zu sichern, dass sie sich unter normalen Beförderungsbedingungen nicht in einer Weise verschieben, die ihre Unversehrtheit beeinträchtigen könnte. Die Verwendung von Sammelbehältern ermöglicht auch die Aufnahme oder die Entnahme von Versandstücken während der Beförderung.
Anwendungsmöglichkeit	Jede Umschließung mit einem oder mehreren Versandstücken.	Begrenzt auf die Beförderung durch ein einziges Beförderungsunternehmen oder auf Eisenbahnwagen, die solche Fahrzeuge befördern (US-spezifische Beschränkung). Diese Anwendungsmöglichkeit könnte auch bedeuten, dass der Behälter vom Beförderer vorbereitet werden muss.
Kennzeichnung und Bezettelung	Als "Umverpackung" gekennzeichnet mit repräsentativen Kennzeichnungen/Gefahrzetteln, die bei Bedarf wiederholt werden. Die Kennzeichnungen müssen gegebenenfalls während der Beförderung aktualisiert werden.	Eine Bezettelung ist nur dann erforderlich, wenn sich auf den Versandstücken im Sammelbehälter Gefahrzettel befinden (ähnlich den Anforderungen für ULD im Rahmen der Technischen Anweisungen der ICAO); anstelle von Gefahrzetteln darf auch ein Anhänger verwendet werden. Es müssten Anforderungen dafür entwickelt werden, wann Gefahrzettel entfernt werden müssen oder nicht (d. h. während der Beförderung).