

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF. 9

4. Februar 2005

Original: Deutsch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 7. bis 11. März 2005)

Interpretation des RID/ADR

Das Sekretariat der OTIF hat nachstehend einen Auszug aus dem Bericht des RID-Fachaus-
schusses betreffend Interpretationsfragen zusammengestellt, die im Rahmen der letzten Tagung
der WP.15 (siehe Bericht dieser Tagung in Dokument TRANS/WP.15/181 Absätze 12 bis 29) auf
der Grundlage des vom Sekretariat der ECE/UNO vorbereiteten informellen Dokuments INF.9 be-
handelt wurden. Dieses informelle Dokument der ECE/UNO war zuvor auch der Gemeinsamen
RID/ADR-Tagung als informelles Dokument INF.18 unterbreitet worden, das jedoch aus Zeitman-
gel nicht behandelt werden konnte.

Auszug aus dem Bericht über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meiningen, 15. bis 18. November 2004)

Interpretation des RID/ADR

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6I) (Sekretariat)

76. Dieses Dokument enthält Stellungnahmen der WP.15 zu bestimmten Interpretationsfragen,
die auch das RID berühren. Der RID-Fachausschuss spricht sich wie folgt zu diesen Fragen
aus, die den Vor- oder Nachlauf zu einer Luft- oder Seebeförderung betreffen.

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.

Kennzeichnung von Versandstücken

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

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 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 den Endverbraucher (Consumer Commodities)

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 handle.
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.

Wasser- und meerwassergefährdende Stoffe

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.
