



**INF. 10**

19. Februar 2019

Original: Deutsch

### **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 18. bis 22. März 2019)

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

**Abschnitt 7.1.7 ADR/ADN: Besondere Vorschriften für die Beförderung selbstzersetzlicher Stoffe der Klasse 4.1, organischer Peroxide der Klasse 5.2 und anderer Stoffe (als selbstzersetzliche Stoffe und organische Peroxide), die durch Temperaturkontrolle stabilisiert werden**

### **Antrag Deutschlands**

#### **ZUSAMMENFASSUNG**

***Erläuternde Zusammenfassung:***

In dem mit Wirkung vom 1. Januar 2019 in das ADR und das ADN aufgenommenen Abschnitt 7.1.7 werden verschiedene, bisher über die einzelnen Kapitel der Regelwerke verteilte Pflichten bezüglich der technischen Unterhaltung von Güterbeförderungseinheiten unter Temperaturkontrolle und die eventuell durchzuführenden Notfallmaßnahmen zusammengefasst. Hier hat sich die Frage ergeben, welche Pflichten den verschiedenen Beteiligten obliegen.

***Zu treffende Entscheidung:***

Beratung über die zutreffende Pflichtenzuweisung; Ermittlung eines Bedarfs an Folgeänderungen für das ADR 2021 und das ADN 2021

**Damit zusammenhängende Dokumente:** Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68 (Bericht der 33. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses), Absätze 37 bis 39. Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2019/6 (Deutschland) / CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2019/6 sowie Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 (Bericht der 34. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses), Absätze 39 bis 41.

1. Deutschland möchte darüber informieren, dass sich der ADN-Sicherheitsausschuss in seiner 34. Sitzung vom 21. bis 25. Januar 2019 in Genf mit der Frage befasst hat, wem die in Abschnitt 7.1.7 ADN/ADR zusammengefassten Pflichten bei Beförderung selbstzersetzlicher Stoffe der Klasse 4.1, organischer Peroxide der Klasse 5.2 und anderer Stoffe (als selbstzersetzliche Stoffe und organische Peroxide), die durch Temperaturkontrolle stabilisiert werden, obliegen. Insbesondere sind dies Pflichten im Zusammenhang mit der technischen Kontrolle und Instandhaltung der Güterbeförderungseinheiten und der Durchführung von Notfallmaßnahmen beim Versagen der Temperaturkontrolle.
2. Deutschland hatte im ADN-Sicherheitsausschuss in seinem Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2019/6 / CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2019/6 eine vorläufige Zuordnung zwischen Verladener, Absender und Beförderer vorgenommen, basierend auf Kapitel 1.4 ADN, siehe auch Anlage.

Weiterhin hatte Deutschland eine neue Stauvorschrift vorgeschlagen, um die CTU im Laderaum eines Binnenschiffes so zu positionieren, dass technische Wartung und die Wahrnehmung der Alarme im Steuerhaus leicht möglich sind.

3. Im Verlaufe der Diskussion ergaben sich insbesondere unterschiedliche Sichtweisen im Hinblick auf Auswahl und Informationen zum Kühlsystem, einschließlich Notfallmaßnahmen bei Ausfall des Kühlsystems.

Der teilnehmende Vertreter von CEFIC führte aus Sicht der Absender aus, dass diese keinerlei Einfluss auf die Auswahl der jeweils für eine bestimmte Beförderung verwendeten CTU hätten und auch keine Kenntnisse über die Technik dieser CTU für eine Beförderung unter Temperaturkontrolle sowie über die individuelle Beförderungsstrecke und die an dieser gelegenen Kühlmittellieferanten haben würden. Außerdem sind neben Absender und Beförderer oft noch Spediteure beteiligt. Daher könnten dem Absender keinerlei Pflichten im Zusammenhang mit der technischen Kontrolle und Wartung der CTU während der Beförderung auferlegt werden. Es solle vielmehr daran gedacht werden, die in Abschnitt 7.1.7, insbesondere Unterabschnitt 7.1.7.4 genannten technischen Pflichten dem Betreiber der betreffenden CTU zuzuweisen.

Während die teilnehmenden Vertreter der Binnenschifffahrt (EBU, ESO) zunächst keine Probleme mit der vorgeschlagenen Pflichtenzuweisung an den Beförderer sahen, stellte sich im weiteren Verlauf der Diskussion die Frage, ob die in Absatz 7.1.7.4 vorgesehenen optischen und akustischen Alarme als Signalhorn und Alarmleuchte ausgestaltet seien, oder ob an elektronisch/digital an das Steuerhaus des Schiffes meldende Alarmeinrichtungen zu denken ist.

4. Deutschland ist der Meinung, dass sich die aufgeworfenen Fragen so oder ähnlich nicht nur für den Binnenschifftransport, sondern auch für den Straßentransport stellen und Güter des Absenders oft multimodal auf der Straße und anschließend oder zuvor auch im Binnenschiff befördert werden. Deutschland bittet daher die Gemeinsame Tagung über diese Angelegenheit zu beraten und zu entscheiden, ob die im ADN-Sicherheitsausschuss vorgestellte Pflichtenzuweisung bestätigt werden kann oder ob andere an der Beförderung beteiligte Unternehmen mit heranzuziehen sind.

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(34. Tagung, Genf, 21. bis 25. Januar 2019)  
Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung  
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten  
Verordnung: Weitere Vorschläge**

**Abschnitt 7.1.7 ADN –  
Besondere Vorschriften für die Beförderung selbstzersetzlicher  
Stoffe der Klasse 4.1, organischer Peroxide der Klasse 5.2 und  
anderer Stoffe (als selbstzersetzliche Stoffe und organische  
Peroxide), die durch Temperaturkontrolle stabilisiert werden**

**Vorgelegt von Deutschland<sup>\*,\*\*</sup>**

<i>Zusammenfassung</i>	
<b>Analytische Zusammenfassung:</b>	In seiner 33. Sitzung hat der Sicherheitsausschuss in Zuge der Harmonisierung mit den Vorschriften des ADR einen neuen Abschnitt 7.1.7 für das ADN 2019 angenommen. Deutschland hatte schon in dieser Sitzung auf einige Fragen im Zusammenhang mit der richtigen Zuordnung der in 7.1.7 enthaltenen Pflichten aufgeworfen und wurde gebeten, für die 34. Sitzung einen förmlichen Änderungsantrag vorzulegen.
<b>Zu ergreifende Maßnahme:</b>	Verständigung über eine gemeinsame Auslegung zu den sich aus 7.1.7 ergebenden Pflichten. Ergänzungen bei den Pflichten des Absenders in 1.4.2.2.1 Ergänzung einer Dokumentationspflicht in 7.1.7.4.2 Neue Stauvorschrift „HA11“ in 7.1.6.14
<b>Verbundene Dokumente:</b>	Informelles Dokument INF.12 (Deutschland) zur 33. Sitzung; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68 (Bericht der 33. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses; Nrn. 38 und 39)

\* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2019/6 verteilt.

\*\* Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, (9.3.)).

## Einleitung

1. Im Unterabschnitt 7.1.7.4 werden besondere Pflichten für die an der Beförderung von Güterbeförderungseinheiten unter Temperaturkontrolle beteiligten Unternehmen formuliert. Es ist nach Auffassung der deutschen Delegation nicht sofort erkennbar, welchem an der Beförderung beteiligten Unternehmen diese Pflichten zugeordnet sind. Einige Delegationen unterstützen in der 33. Sitzung des Sicherheitsausschusses den Ansatz, diese Pflichtenzuordnung als Auslegung durch den ADN-Sicherheitsausschuss zu dokumentieren.
2. Wie erbeten, hat sich die deutsche Delegation nach der 33. Sitzung mit der niederländischen Delegation nochmals über das gemeinsame Verständnis zur Zuordnung der Pflichten, die sich aus Abschnitt 7.1.7 ergeben, ausgetauscht.
3. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass sich die meisten in Unterabschnitt 7.1.7.4 genannten Verpflichtungen schon heute ohne besondere Erwähnung in Kapitel 1.4 bestimmten Unternehmen zuordnen lassen. Einige Verpflichtungen sollten im Katalog des Kapitel 1.4 nochmals ausdrücklich erwähnt werden. Diese Zuordnung und die vorgeschlagenen Änderungen werden in der nachfolgenden Tabelle präsentiert.
4. Weil insbesondere Container, die Güter unter Temperaturkontrolle beinhalten, an Bord jederzeit zugänglich sein müssen, um Temperaturmessungen abzulesen und erforderlichenfalls Reparaturen der Kühleinrichtungen vorzunehmen, wird vorgeschlagen, eine zusätzliche Stauvorschrift in das ADN aufzunehmen, und diese bestimmten UN-Nummern zuzuordnen.
5. Die Vorschriften des Absatzes 7.1.4.4.4 für den Anschluss elektrischer Kabel werden auch für die Kühl- und Kältemaschinen, die in Absatz 7.1.7.4.5 beschrieben werden, als ausreichend angesehen.

## Zuordnung der Pflichten

6. Deutschland bittet den ADN-Sicherheitsausschuss, die vorgeschlagene Zuordnung der Pflichten, die sich aus Abschnitt 7.1.7 ergeben zu prüfen und zu bestätigen und die vorgeschlagenen Änderungen in Kapitel 1.4 vorzunehmen.

Absatz	Verpflichtung	Verantwortliches Unternehmen	Pflichtenzuweisung
7.1.7.4.1	a) eine sorgfältige Inspektion der Güterbeförderungseinheit vor dem Beladen;	Verlader	1.4.3.1.1 (c)
	b) Hinweise für den Beförderer über den Betrieb des Kühlsystems, einschließlich einer Liste der an der Fahrstrecke gelegenen Kühlmittellieferanten;	Absender Beförderer	1.4.2.1.1 (b) mit Änderung 1.4.2.2.1 (b) 1.4.2.1.1 (b) wie folgt ändern:  b) dem Beförderer in nachweisbarer Form die erforderlichen Angaben und Informationen und gegebenenfalls die erforderlichen Beförderungspapiere und Begleitpapiere (Genehmigungen, Zulassungen, Benachrichtigungen, Zeugnisse usw.) unter Berücksichtigung insbesondere der Vorschriften des Kapitels 5.4, <u>des Abschnitts 7.1.7</u> und der Tabellen des Teils 3 zu liefern;

Absatz	Verpflichtung	Verantwortliches Unternehmen	Pflichtenzuweisung
7.1.7.4.1:	c) Verfahren, die bei Ausfall der Temperaturkontrolle zu befolgen sind;	Absender	1.4.2.1.1 (b) mit vorstehender Änderung
	d) die regelmäßige Überwachung der Betriebstemperaturen	Beförderer	1.4.2.2.1 (i)
	e) die Verfügbarkeit eines Reservekühlsystems oder von Ersatzteilen  Englisch: (e) <del>Provision Availability</del> of a back-up refrigeration system or spare parts;	Absender Verlader	1.4.2.1.1 (b) + <u>neuer Buchstabe f)</u> 1.4.3.1.1 (c)  Neuen Buchstaben 1.4.2.1.1 f) anfügen:  <u>f) die nach Unterabschnitt 7.1.7.4 erforderlichen Reservekühlsysteme oder Ersatzteile für den Beförderer verfügbar zu machen.</u>
7.1.7.4.2	<p>Alle Kontrolleinrichtungen und Temperaturmessenrichtungen des Kühlsystems müssen leicht zugänglich und alle elektrischen Verbindungen müssen witterungsbeständig sein.</p> <p>Die Lufttemperatur im Inneren der Güterbeförderungseinheit muss mit zwei voneinander unabhängigen Messfühlern gemessen werden und die Daten müssen so aufgezeichnet werden, dass jede Temperaturänderung leicht festgestellt werden kann.</p> <p>Die Temperatur muss alle vier bis sechs Stunden kontrolliert und aufgezeichnet werden.</p> <p>Wenn Stoffe mit einer Kontrolltemperatur von weniger als +25 °C befördert werden, muss die Güterbeförderungseinheit mit einem optischen und akustischen Alarm ausgerüstet sein, der unabhängig vom Kühlsystem mit Energie versorgt wird und bei oder unter der Kontrolltemperatur anspricht.</p>	Absender: 1., 2., 4. Satz Beförderer: 1., 3. Satz	1.4.2.1.1 (c)  1.4.2.2.1 (i) 1.4.2.2.1 (c)  In Absatz 7.1.7.4.2 den dritten Satz wie folgt ändern:  „Die Temperatur muss alle vier bis sechs Stunden kontrolliert, <u>aufgezeichnet</u> und <del>aufgezeichnet</del> <u>in dem Prüfbuch gemäß Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstabe g) schriftlich festgehalten</u> werden.“.

Absatz	Verpflichtung	Verantwortliches Unternehmen	Pflichtenzuweisung
7.1.7.4.3	<p>Wenn während der Beförderung die Kontrolltemperatur überschritten wird, muss ein Alarmverfahren eingeleitet werden, das gegebenenfalls eine notwendige Reparatur der Kühlanlage oder eine Erhöhung der Kühlkapazität (z. B. durch Hinzufügen flüssiger oder fester Kühlmittel) umfasst.</p> <p>Außerdem muss die Temperatur häufig kontrolliert werden und es müssen Vorkehrungen für Notfallmaßnahmen getroffen werden.</p> <p>Wird die Notfalltemperatur erreicht, müssen die Notfallmaßnahmen eingeleitet werden</p>	Beförderer	1.4.2.2.1 (i)
7.1.7.4.7	<p>Wenn die Stoffe in Fahrzeugen oder Containern mit Wärmedämmung, Kältespeicher oder Kälte-/Kühlmaschine befördert werden müssen, müssen diese Fahrzeuge oder Container den Vorschriften des Kapitels 9.6 des ADR entsprechen.</p>	Absender: Beförderer:	1.4.2.1.1 (c) 1.4.2.2.1 (c) (Sichtkontrolle)
7.1.7.4.8	<p>Wenn die Stoffe in mit Kühlmitteln befüllten Schutzverpackungen enthalten sind, sind sie in gedeckte oder bedeckte Fahrzeuge oder in geschlossene oder bedeckte Container zu verladen.</p> <p>Bei Verwendung von gedeckten Fahrzeugen oder geschlossenen Containern muss eine ausreichende Belüftung sichergestellt sein.</p> <p>Bedeckte Fahrzeuge und Container müssen mit Seitenwänden und einer Rückwand versehen sein.</p> <p>Die Plane dieser Fahrzeuge und Container muss aus einem undurchlässigen und nicht brennbaren Werkstoff bestehen.</p>	Absender: Beförderer:	1.4.2.1.1 (c) 1.4.2.2.1 (c) (Sichtkontrolle)

## **Zusätzliche Stauvorschrift**

7. Deutschland schlägt vor, die folgende Stauvorschrift speziell für die Beförderung von Güterbeförderungseinheiten unter Temperaturkontrolle aufzunehmen. Sie beruht auf Stauvorschrift HA01 und Staucode SW1 gemäß 7.1.5 IMDG-Code, erweitert um Vorgaben in den Absätzen 7.1.7.1, 7.1.7.4.2 und 7.1.7.4.3. Die nachstehende Auswahl der betroffenen UN-Nummern erfolgt basierend auf den Beförderungsverboten des RID.

8. In Unterabschnitt 7.1.6.14 am Ende die folgende Stauvorschrift anfügen:

„HA11: Güterbeförderungseinheiten, die Stoffe zur Beförderung unter Temperaturkontrolle gemäß Abschnitt 7.1.7 dieser Verordnung enthalten, müssen auf Deck mindestens 3,00 m entfernt von Wärmequellen und so gestaut werden, dass

- eine regelmäßige Überwachung der Betriebstemperaturen möglich ist,
- optische und akustische Alarime im Steuerhaus wahrgenommen werden können,
- leicht jede notwendige Reparatur der Kühlanlage oder Erhöhung der Kühlkapazität und jeder andere Schritt des Alarmverfahrens ausgeführt werden kann.

Die Vorschriften des Absatzes 7.1.4.4.4. bleiben unberührt.“.

9. In Tabelle A, Spalte (11) bei den UN-Nummern 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3231, 3232, 3233, 3234, 3236, 3237, 3238, 3229, 3240, 3533, 3534 eintragen: “HA10, HA11”.

## **Sicherheit**

10. Die Sicherheit der Beförderung wird verbessert, wenn die Vorschriften des ADN klar formuliert und eindeutig bestimmten Verantwortlichen zugeordnet sind.

## **Umsetzbarkeit**

11. Es werden keine schon bestehenden Pflichten verändert. Es sind keine schiffbaulichen Veränderungen und keine Änderungen an den zu befördernden Güterbeförderungseinheiten erforderlich. Die Betriebsanforderungen während des Ladens und des Beförderns können durch organisatorische Maßnahmen leicht umgesetzt werden.

\*\*\*