

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/CE/41/6I)

5. November 2004

Original: Deutsch

RID: 41. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Meiningen (Deutschland), 15. bis 18. November 2004)

Thema: Interpretation des RID/ADR

Mitteilung des Sekretariats der OTIF

In diesem Dokument sind die Interpretationsfragen zum RID/ADR/ADN zusammengefasst, die vom Sekretariat der ECE/UNO zuerst mit informellem Dokument INF.18 der letzten Gemeinsamen Tagung und anschließend mit informellem Dokument INF.9 der letzten Tagung der WP.15 vorgelegt wurden. Das informelle Dokument INF.18 konnte aus Zeitgründen bei der letzten Gemeinsamen Tagung nicht behandelt werden. Da das Sekretariat der ECE/UNO die Ansicht vertrat, dass diese Probleme hauptsächlich das ADR betreffen, hat es der WP.15 das informelle Dokument INF.9 unterbreitet.

Nachstehend sind die Interpretationsfragen aus dem informellen Dokument INF.18 bzw. INF.9 und jeweils im Anschluss daran die Ergebnisse der Diskussion im Rahmen der WP.15, soweit sie für das RID relevant sind, aufgeführt.

Kennzeichnung von Versandstücken

Bestimmte Sondervorschriften des RID/ADR (z.B. 633) schreiben eine zusätzliche Kennzeichnung von Versandstücken vor, die für andere Verkehrsträger nicht gefordert wird. Es stellt sich die Frage, ob eine solche Kennzeichnung im Vor- oder Nachlauf zu einer Luft-/Seebeförderung erforderlich ist.

Absatz 17 des Berichts der letzten WP.15:

Die durch das RID oder das ADR vorgeschriebene zusätzliche Kennzeichnung (z.B. gemäß Sondervorschrift 633) ist nicht erforderlich, wenn das Versandstück nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder den Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet ist.

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.

Begrenzte Mengen

Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die gemäß den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen im Vor- oder Nachlauf zu einer See- oder Luftbeförderung auch nach dem RID/ADR als begrenzte Mengen zugelassen sind (d.h. vollständige Freistellung von allen Vorschriften des RID/ADR).

Absätze 18 bis 21 des Berichts der letzten WP.15:

Eine Kennzeichnung von Versandstücken, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen enthalten, nach den Vorschriften des ADR ist nicht erforderlich, wenn das Versandstück mit der Kennzeichnung des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen versehen ist.

Ein Problem tritt jedoch auf, wenn der IMDG-Code oder die Technischen Anweisungen der ICAO diese begrenzten Mengen vollständig von den Vorschriften für die Kennzeichnung oder für die Erstellung eines Beförderungspapiers freistellt, da solche Freistellungen durch das ADR nicht zugelassen sind. Darüber hinaus gilt die Freistellung des Absatzes 1.1.4.2.1 nicht für Stoffe der Klassen 1 bis 8, die im IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO als nicht gefährlich angesehen werden.

Der Vertreter der FEA erklärt, dass der Container, soweit es den Seeverkehr betrifft, in jedem Fall mit Großzetteln (Placards) mit der Aufschrift "LIMITED QUANTITIES" versehen wäre. Es wird deshalb angeregt, dass diese nicht gekennzeichneten Versandstücke für die ADR-Straßenbeförderung zugelassen werden sollten, wenn die Container oder Fahrzeuge mit solchen Großzetteln (Placards) versehen sind.

Die Arbeitsgruppe gelangt nicht zu einem Konsens zu diesem Thema, das nur auf der Grundlage eines schriftlichen Vorschlags gelöst werden könnte.

Freimengen und Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities)

Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die nach den Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO für Freimengen (Teil 1, Kapitel 2, Abschnitt 2.4) im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung auch nach dem RID/ADR befördert werden dürfen.

Es wurde die Frage gestellt, ob gefährliche Güter, die für den Luftverkehr als "Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities), ID-Nummer 8000, Klasse 9" klassifiziert sind, obwohl sie eigentlich einer UN-Nummer der Klassen 1 bis 9 des RID/ADR zugeordnet sein müssten, im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung unter denselben Bedingungen befördert werden dürfen.

Absätze 22 und 23 des Berichts der letzten WP.15:

Die Kennzeichnung/Bezettelung von Versandstücken nach den Technischen Anweisungen der ICAO für Freimengen oder Erzeugnisse für den Endverbraucher könnten die ADR-Kennzeichnung/Bezettelung ersetzen, jedoch gilt diese Ausnahme nicht für die Klassifizierung. Das Beförderungspapier muss die Angaben enthalten, die das ADR für den jeweiligen Stoff vorschreibt.

Die Vertreter Norwegens und Dänemarks legen bezüglich der Zulässigkeit von Versandstücken, die nach den Vorschriften der Technischen Anweisungen für Erzeugnisse für den Endverbraucher gekennzeichnet und bezettelt sind, für den Straßentransport in ihren Staaten einen Vorbehalt ein.

Wassergefährdende Stoffe

Nach dem letzten Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 "gilt die Abweichung nicht für Güter, die nach den Klassen 1 bis 8 des RID/ADR als gefährlich eingestuft sind, nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO jedoch als nicht gefährlich gelten".

Nach Ansicht des Sekretariates ist dieser Satz irreführend, da für den Fall, dass Güter nach dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO nicht gefährlich sind, die Bestimmungen der Absätze a), b) und c) nicht eingehalten werden können und deshalb die Abweichung nicht zur Anwendung kommen kann. Dieser Satz hat vielleicht den Vorteil, dass er für Güter der Klassen 1 bis 8 eine Klarstellung herbeiführt, kann jedoch für Güter der Klasse 9, insbesondere bei der Beförderung wassergefährdender Stoffe im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung zu unterschiedlichen Interpretationen führen.

Das Sekretariat stellt fest, dass alle UN-Nummern der Klasse 9 des RID/ADR dem IMDG-Code und den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen und die gefährlichen Güter der Klasse 9 des RID/ADR daher auch dem IMDG-Code und den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen.

Es wurde die Frage gestellt, ob auf der Grundlage dieses Satzes ein Stoff, der den Kriterien für wassergefährdende Stoffe des RID/ADR entspricht, jedoch im IMDG-Code nicht als meerwassergefährdend aufgeführt ist, im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung vom RID/ADR freigestellt werden kann.

Absätze 24 bis 27 des Berichts der letzten WP.15:

Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie die Kriterien des Abschnitts 2.3.5 erfüllen, müssen im Vor- oder Nachlauf zu einer Luftbeförderung nach den für die UN-Nummer 3077 oder 3082 geltenden Vorschriften befördert werden. Dies ist nicht in Widerspruch zu den diesbezüglich geltenden Vorschriften der Technischen Anweisungen der ICAO.

Versandstücke, Container und Tankcontainer, die nach dem IMDG-Code mit "Marine Pollutants" gekennzeichnet sind, sind im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung für den Straßentransport zugelassen.

Ein Mitglied des Sekretariats erklärt, dass Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie den Kriterien des Abschnitts 2.3.5 für wassergefährdende Stoffe entsprechen, im Vor- oder Nachlauf zu einer Seebeförderung entweder nach den Vorschriften des ADR für die UN-Nummer 3077 oder 3082 oder nach den entsprechenden Vorschriften des IMDG-Codes befördert werden sollten. Nach seiner Meinung erfüllt ein Stoff, der die bestehenden Kriterien des Abschnitts 2.3.5 erfüllt, auch die Kriterien der Anlage III zum MARPOL-Übereinkommen und des IMDG-Codes für meerwassergefährdende Stoffe, und zwar auch dann, wenn der Stoff im IMDG-Code nicht als meerwassergefährdend bezeichnet ist.

Das Sekretariat ist der Ansicht, dass der letzte Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 so vereinfacht werden sollte, dass er für alle Stoffe der Klassen 1 bis 9 gilt, da es nach seiner Meinung keine Fälle von Stoffen der Klasse 9 gibt, die gemäß ADR als gefährlich angesehen werden, jedoch für den Luft- oder Seeverkehr als nicht gefährlich angesehen werden. Zu dieser Frage kann jedoch kein Konsens erzielt werden.

Schutz gegen Diebstahl

Die Arbeitsgruppe der WP.15 ist der Meinung, dass keine Probleme mit der möglichen Interpretation der Intention der Vorschrift in Unterabschnitt 1.10.3.3 bestehen. Der Satz "zum Schutz gegen Diebstahl der Fahrzeuge, ..., **oder** deren Ladung" sollte als "zum Schutz gegen Diebstahl der Fahrzeuge, ..., **und** deren Ladung" interpretiert werden. In dem von Deutschland im informellen Dokument INF.13 vorgeschlagenen Beispiel sollte sowohl das Fahrzeug **als auch** die Ladung gesichert und der Text des Unterabschnitts 1.10.3.3 korrigiert werden.