



INF. 16

16. November 2017

Original: Englisch/Französisch

RID: 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Utrecht, 20. bis 24. November 2017)

Thema: 103. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 10. November 2017)

Mitteilung des Sekretariats

Auszüge aus dem Berichtsentwurf der 103. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 10. November 2017)

I. Teilnehmer

1. Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter hat vom 6. bis 10. November 2017 unter dem Vorsitz von Herrn J. A. Franco (Portugal) und dem stellvertretenden Vorsitz von Frau A. Roumier (Frankreich) ihre 103. Tagung abgehalten.
2. Vertreter folgender Staaten haben an dieser Tagung teilgenommen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik, Türkei und Vereinigtes Königreich.
3. Die Europäische Union war vertreten.
4. Die folgende zwischenstaatliche Organisation war vertreten: Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).
5. Die folgenden nichtstaatlichen internationalen Organisationen waren vertreten: Internationaler Verband der Hersteller von Fahrzeugaufbauten und Anhängern (CLCCR) Europäische Konferenz der Kraftstoffverteiler (ECFD), Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), Internationale Straßentransport-Union (IRU), und Internationale Organisation der Hersteller von Kraftfahrzeugen (OICA).

(...)

IV. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und damit zusammenhängende Fragen (TOP 3)

(...)

B. Korrekturen zum ADR 2017

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/237 Anlage III (Sekretariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148 (OTIF/RID/RC/2017-B) (Bericht der Gemeinsamen Tagung im September 2017) (Sekretariat)

13. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass die Abteilung für Verträge des Büros für Rechtsangelegenheiten der UNO zu dem Schluss gekommen ist, dass einige der bei der 102. Tagung angenommenen Korrekturen vom Generalsekretär der UNO für Verträge, deren Depositär er ist, definierten Kriterien nicht entsprechen.
14. Entsprechend der üblichen Vorgehensweise und in Übereinstimmung mit der Forderung der WP.15 für das Eintreten eines solchen Falles hat der Vorsitzende der WP.15, nach Konsultation des Sekretariats, im Namen seiner Regierung als Stellvertreter der Arbeitsgruppe WP.15 einen Änderungsantrag unterbreitet, damit diese Änderungen möglichst schnell in Kraft gesetzt werden können. Dieser Antrag ist in der Mitteilung des Depositärs C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 vom 3. Juli 2017 enthalten.
15. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass diese Änderungen als angenommen gelten (Notifizierung des Depositärs C.N.626.2017-TREATIES-XI.B.14 vom 3. Oktober 2017. Diese werden am 3. Januar 2018 in Kraft treten.
16. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass die Umwandlung dieser "Korrekturen" in "Änderungen" für die Europäische Union ein juristisches Problem für die Europäische Union dargestellt habe (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148 – OTIF/RID/RC/2017-B, Absätze 101 bis 109) und dass die Gemeinsame Tagung insbesondere empfohlen habe, bei der Abfassung von Entscheidungsentwürfen und ihrer Prüfung durch den Rat der Europäischen Union sichergestellt werden sollte, dass diese Entscheidungen die notwendige Flexibilität bieten, um eventuelle Korrekturen oder gegebenenfalls Änderungen im Laufe des Zweijahreszeitraums zu ermöglichen, ohne dass dafür eine neue Entscheidung erforderlich wird.
17. Die Arbeitsgruppe wird in Zukunft weiterhin die Annahme von Änderungen außerhalb der zweijährigen Fälligkeitsfristen so weit wie möglich begrenzen. Die Korrekturvorschläge sollten auf solche begrenzt werden, die den Kriterien für Korrekturen entsprechen, die vom Generalsekretär der Vereinten Nationen für Verträge, deren Depositär er ist, festgelegt wurden.

V. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (TOP 4)

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146 Anlage II (OTIF/RID/RC/2017-A Anlage II) (Von der Gemeinsamen Tagung im März 2017 angenommene Texte)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1 (OTIF/RID/RC/2017/26/Add.1)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 (OTIF/RID/RC/2017-B/Add.1) (Von der Gemeinsamen Tagung im September 2017 angenommene Texte)

Informelles Dokument: INF.3 (Sekretariat)
INF.14 (Europäische Union)

A. Allgemeines

18. Die Arbeitsgruppe nimmt die von der Gemeinsamen Tagung verabschiedeten Änderungen mit einigen Anpassungen an (siehe Anlage I).

B. Besondere Fragen

1. Absatz 2.1.3.5.5

Informelles Dokument: INF.14 (Europäische Union)¹

19. Die Arbeitsgruppe nimmt den im informellen Dokument INF.14 vorgeschlagenen Alternativvorschlag zu Absatz 2.1.3.5.5 an.

2. Sondervorschrift 660

Informelles Dokument: INF.20 (Deutschland)²

20. Die Arbeitsgruppe nimmt den Antrag Deutschlands an, die UN-Nummern 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 und 3157 von der Liste der UN-Nummern zu streichen, die für die Zuordnung der Sondervorschrift 660 vorgeschlagen wurden (siehe Anlage I).

3. Anbringen von Großzetteln (Placards) an Güterbeförderungseinheiten, in denen Lithiumbatterien eingebaut sind (UN-Nummer 3536)

21. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die an den Güterbeförderungseinheiten Großzettel (Placards) gemäß Absatz 5.3.1.1.4 dem Muster Nr. 9 des Absatzes 5.2.2.2 entsprechen müssen und dass der letzte Absatz der Sondervorschrift 389 die Batterien in der Güterbeförderungseinheit von den Vorschriften für die Kennzeichnung oder Bezettelung freistellt. Die Arbeitsgruppe nimmt daher den von der Vertreterin des Vereinigten Königreichs mündlich geäußerten Vorschlag an, bei der UN-Nummer 3536 in der Spalte 5 der Tabelle A "9A" durch "9" zu ersetzen (siehe Anlage I).

4. Tierkörper von Schweinen, die mit dem afrikanischen Schweinefiebertivirus infiziert wurden

Informelles Dokument: INF.13 (Lettland)³

22. Diejenigen Delegationen, die sich zu der Frage äußern, sind der Meinung, dass bis zum 31. Dezember 2018 Tierkörper von Wild- oder Hausschweinen, die mit dem afrikanischen Schweinefiebertivirus infiziert wurden, der UN-Nummer 2900 zugeordnet werden müssten, und zwar unabhängig davon, ob der Virus in Kulturen vorliegt oder nicht.
23. Diese Delegationen bestätigen, dass die Zuordnung durch die für das ADR 2019 angenommenen Änderungen verändert wird. Die Tierkörper werden dann in Abhängigkeit von den vorhandenen Krankheitserregern zugeordnet. Tierkörper von Wild- oder Hausschweinen, die auf natürliche Weise mit dem afrikanischen Schweinefiebertivirus infiziert werden, werden dann als ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie B (UN-Nummer 3373) klassifiziert.

¹ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Ein identisches Dokument liegt der ständigen Arbeitsgruppe als informelles Dokument INF.12 vor.

² Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Das informelle Dokument INF.20 der WP.15 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage II beigefügt.

³ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Das informelle Dokument INF.13 der WP.15 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage III beigefügt.

5. Bezeichnung der Absätze des Unterabschnitts 4.3.3.5

Informelles Dokument: INF.10 (Schweden)⁴

24. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Bezeichnung der Absätze des Unterabschnitts 4.3.3.5 bei Querverweisen zu Problemen führen kann. Die Vertreterin Irlands schlägt vor, den Unterabschnitt 4.3.3.5 in zwei unterschiedliche Unterabschnitte aufzuteilen, um spätere Verweise auf diese Vorschriften zu erleichtern. Dieser Vorschlag wird angenommen (siehe Anlage I).

6. Verweise auf Normen

25. Die Verweise auf noch nicht veröffentlichte Normen oder Ergänzungen zu Normen (EN ISO 17871:2015 + A1:[2018], EN 1440:2016 + A1:[2018], EN 16728:2016 + A1:[2018] und EN 13317:[2018]) werden gestrichen, wenn diese Normen nicht bis zur nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe (14. bis 18. Mai 2018) veröffentlicht werden.

(...)

8. Von der Gemeinsamen Tagung in eckigen Klammern gesetzte Texte

28. Die Arbeitsgruppe nimmt die für die Bemerkung in Sondervorschrift 301 sowie die für die Absätze 5.2.2.2.1.1.2, 6.8.2.2.10 und 6.8.5.1.2 vorgeschlagenen Änderungen unter Kenntnis der Tatsache an, dass diese bei der nächsten Gemeinsamen Tagung noch geändert werden können (siehe Anlage I). Mit einer Abstimmung beschließt die Arbeitsgruppe, den Text des Absatzes 6.8.2.1.18 in eckigen Klammern zu belassen. Dieser Text wird nach einer Erörterung durch die Gemeinsame Tagung bei der nächsten Sitzung erneut geprüft, damit er gegebenenfalls für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 angenommen werden kann.

(...)

VI. Änderungsanträge zu den Anlagen A und B des ADR (TOP 5)

(...)

B. Verschiedene Anträge

1. Änderung der zusätzlichen Vorschrift CV 36 in Abschnitt 7.5.11

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/13 (Schweiz)⁵

41. Der Antrag 1 der Schweiz wird von der Mehrzahl der Delegationen, die dazu das Wort ergreifen, unterstützt. Die Arbeitsgruppe kommt überein, dass dieser Antrag multimodale Auswirkungen hat und in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert werden muss.
42. Bezüglich des Antrags 2 bestätigt die Arbeitsgruppe, dass die in der französischen Fassung des ersten Absatzes der zusätzlichen Vorschrift CV 36 in Abschnitt 7.5.11 verwendeten Begriffe an die englische Fassung angepasst werden müssen. Die Arbeitsgruppe nimmt die von der Vertreterin Frankreichs während der Sitzung mündlich vorgeschlagene Umformulierung an (siehe Anlage I).

(...)

⁴ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Ein identisches Dokument liegt der ständigen Arbeitsgruppe als informelles Dokument INF.8 vor.

⁵ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Das Dokument ECE/TRANS/WP.15/2017/13 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage IV beigefügt.

X. Verschiedenes (TOP 9)

A. Ehrungen

1. Ehrung von Frau Marianna Csuhay

52. Die Arbeitsgruppe wird darüber in Kenntnis gesetzt, dass Frau Csuhay (Ungarn) am 30. Oktober 2017 in den Ruhestand getreten ist. Die Arbeitsgruppe dankt ihr für langes Mitwirken an der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter und wünscht ihr einen langen und glücklichen Ruhestand.

2. Beileidsbezeugungen

53. Die Arbeitsgruppe nimmt mit großer Traurigkeit den Tod von Herrn Jean-Daniel Déneraud zur Kenntnis, der in seiner Funktion als Sekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in großem Maße über mehrere Jahrzehnte an den erfolgreichen Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und der Arbeitsgruppe beigetragen hat. Der Vorsitzende bittet den Vertreter der OTIF, der Familie das tiefe Beileid der Arbeitsgruppe auszudrücken.

V. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (TOP 4) (Fortsetzung)

B. Besondere Fragen (Fortsetzung)

10. Bemerkung unter Abschnitt 2.1.5

Informelle Dokumente: INF.23 (Schweiz)⁶
INF.25 (Vereinigtes Königreich, Schweden und Schweiz)

54. Die Arbeitsgruppe nimmt den Änderungsantrag zur Bem. 1 und die Streichung der Bem. 2 an (siehe Anlage I).

VI. Änderungsanträge zu den Anlagen A und B des ADR (TOP 5) (Fortsetzung)

(...)

B. Verschiedene Anträge (Fortsetzung)

3. Inbezugnahme des «IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)» (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/21 (Deutschland)⁷

59. Der Antrag auf Änderung der Fußnote 1 zu Unterabschnitt 7.5.7.1 wird angenommen (siehe Anlage I).

⁶ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Das informelle Dokument INF.23 der WP.15 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage V beigefügt.

⁷ Anmerkungen des Sekretariats der OTIF:

1. Das Dokument ECE/TRANS/WP.15/2017/21 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage VI beigefügt.

2. Dieser Punkt ist in Zusammenhang mit den Absätzen 36 und 37 und dem Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 7.5.7.1 in Anlage I des Dokuments OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 (102. Tagung der WP.15) zu betrachten.

60. Als Folge der Änderungen zu Unterabschnitt 7.5.7.1 kommt die Arbeitsgruppe überein, dass der Verweis auf den CTU-Code in der Bemerkung des Absatzes 7.5.7.6.1 unnötig geworden ist. Die Arbeitsgruppe nimmt einen mündlich geäußerten Vorschlag der Vertreterin des Vereinigten Königreichs an, diesen Verweis zu streichen (siehe Anlage I).

(...)

6. Vorschriften für die Beförderung von Gefäßen, klein, mit Gas (UN-Nummer 2037)

Informelles Dokument: INF.18 (Irland)⁸

65. Da die entsprechenden Diskussionen multimodaler Natur sind, bittet die Arbeitsgruppe die Vertreterin Irlands, ihren Antrag dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu unterbreiten.

(...)

⁸ Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Das informelle Dokument INF.18 der WP.15 ist dem vorliegenden Bericht als Anlage VII beigefügt.

Von der 103. Tagung der WP.15 angenommene Texte

Die 103. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 10. November 2017) hat Änderungen beschlossen, die auch Auswirkungen auf das RID haben und aus diesem Grund nachstehend wiedergegeben werden. Änderungen, die nur das ADR betreffen bzw. im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 bereits berücksichtigt sind, werden nicht dargestellt. Die Änderungen sind bereits so formuliert, wie sie für das RID umgesetzt werden müssten.

Entwurf der Änderungen zu den Anlagen A und B des ADR für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019

Kapitel 1.1

1.1.3.6.4 Am Ende "1000" ändern in:

"einen berechneten Wert von 1000".

Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Diese Änderung wurde bereits bei der 102. Tagung der WP.15 beschlossen und erscheint nicht im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/5. Hintergrund dieser Änderung war die Entscheidung der WP.15, die Bem. 1 zu Absatz 5.4.1.1.1 f) ADR zu ändern. Gemäß diesem Beschluss ist im Beförderungspapier für jede Beförderungskategorie nicht nur die Gesamtmenge der gefährlichen Güter gemäß Absatz 1.1.3.6.3, sondern auch der gemäß Absatz 1.1.3.6.4 berechnete Wert anzugeben. Aus Gründen der Harmonisierung wird vorgeschlagen, diese Änderung, die für das RID nur redaktionellen Charakter hat, auch für das RID anzunehmen.

Kapitel 3.2

Tabelle A

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1043	(15)	einfügen: "_".
3166	(15)	einfügen: "_".
3171	(15)	einfügen: "_".

Kapitel 4.3

4.3.3.5 Der Text beginnend ab "Tanks dürfen nicht zur Beförderung aufgegeben werden:" in einen neuen Unterabschnitt **4.3.3.6** verschieben.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10 in der geänderten Fassung]

Kapitel 7.5

7.5.7.1 Die Fußnote 1) erhält folgenden Wortlaut:

"¹⁾ Anleitungen für das Verstauen gefährlicher Güter können im «IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)» (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten) (siehe z. B. Kapitel 9 «Packing cargo into CTUs» (Packen von Ladung in CTU) und Kapitel 10 «Additional advice on the packing of dangerous goods» (Zusätzliche Hinweise zum Packen gefährliche Güter)) und den von der Europäischen Kommission veröffentlichten «European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport» (Europäische Leitlinien für optimale Verfahren der Ladungssicherung im Straßenverkehr) entnommen werden. Weitere Anleitungen werden auch von zuständigen Behörden und Industrieverbänden zur Verfügung gestellt."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/21 in der geänderten Fassung]

Anmerkungen des Sekretariats der OTIF:

1. Diese Änderung ersetzt die im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 aufgeführte Änderung.
2. Die Fußnote 1) existiert momentan nur im ADR, weil bisher nur auf Richtlinien für die Ladungssicherung im Straßenverkehr verwiesen wird. Da der CTU-Code auch in der Fußnote zu Abschnitt 5.4.2 und in Absatz 7.5.7.6.1 des RID in Bezug genommen wird, könnte folgende Änderung für das RID vorgesehen werden:

7.5.7.1 Am Ende einen Verweis auf eine Fußnote 1) mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"¹⁾ Anleitungen für das Verstauen gefährlicher Güter können im «IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)» (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten) (siehe z. B. Kapitel 9 «Packing cargo into CTUs» (Verladen von Gütern in CTU) und Kapitel 10 «Additional advice on the packing of dangerous goods» (Zusätzliche Hinweise zum Verladen gefährlicher Güter)) entnommen werden. Weitere Anleitungen werden auch von zuständigen Behörden und Industrieverbänden zur Verfügung gestellt."

Die bisherige Fußnote 1 wird zu Fußnote 2.

7.5.7.6.1 In der Bem. streichen:

"und dem IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten)".

Anmerkung des Sekretariat der OTIF: Diese Anpassung kann im RID nur dann vorgenommen werden, wenn die Änderungsanweisung zu Unterabschnitt 7.5.7.1 angenommen wird.

7.5.11 [Die Änderung zur Sondervorschrift CW 36 in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Änderungen gemäß den Dokumenten ECE/TRANS/WP.15/235, ECE/TRANS/WP.15/237, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146 Anlage II (OTIF/RID/RC/2017-A Anlage II) und ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 (OTIF/RID/RC/2017-B/Add.1) in der im informellen Dokument INF.3 enthaltenen konsolidierten Fassung mit folgenden Änderungen angenommen:

Die eckigen Klammern mit Ausnahme von Absatz 6.8.2.1.18 streichen.

Kapitel 1.6

1.6.1.46 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 1.10

1.10.3 [Die Änderung zur Bem. in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 2.1

2.1.3.5.5 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"2.1.3.5.5 In der Fußnote 2 nach "(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 226 vom 6. September 2000, Seite 3)" einfügen:

"in der jeweils geänderten Fassung".

In der Fußnote 2 nach "(Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 312 vom 22. November 2008, Seiten 3-30)" einfügen:

"in der jeweils geänderten Fassung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.14]

2.1.5 Die Bem. 1 wird zu Bem.

Die Bem. erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Für Gegenstände, die keine offizielle Benennung für die Beförderung haben, ausgenommen UN 3537 bis UN 3548, und die nur gefährliche Güter im Rahmen der in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 7a zugelassenen begrenzten Mengen enthalten, siehe UN-Nummer 3363 und Sondervorschriften 301 und 672 des Kapitels 3.3."

Die Bem. 2 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.25]

Kapitel 3.2

Tabelle A

Die Änderungsanweisungen zu den UN-Nummern 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 und 3157 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.20]

Bei der neuen Eintragung für die UN-Nummer 3536 in Spalte 5 "9A" ändern in:
"9".

Kapitel 3.3

SV 392 [Die Änderung zur Bem. in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Informelles Dokument INF.20 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session
2017**Geneva, 6-10 November 2017
Item 4 of the provisional agenda**Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting****2 November****Proposed amendment to Special provision 660 in INF.3****Transmitted by the Government of Germany***Summary*

- Executive summary:** A new wording for SP 660 was proposed at the last session of the RID/ADR/ADN Joint Meeting with further gases for test and stabilisation reasons that are non flammable and non-toxic.
- Action to be taken:** The current wording in 2017 ADR could be amended referring to ADR table 3.2, column (6): for inert gases of group A only (without Ammonia Solution).
- Reference documents:** INF.3 (WP.15, 20 October 2017), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 and INF.54 (Joint Meeting in September 2017)

Introduction

- At the last session of the Joint Meeting, the following amendment was adopted:

Special provision 660 Amend to read as follows:

“660 For the carriage of fuel gas containment systems designed and approved to be fitted in motor vehicles containing this gas the provisions of sub-section 4.1.4.1 and Chapter 6.2 need not be applied when carried for disposal, recycling, repair, inspection, maintenance or from where they are manufactured to a vehicle assembly plant, provided the conditions described in special provision 392 are met. This also applies for mixtures of gases subject to special provision 392 and gases of group A subject to this special provision.”

(Reference document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1)

Proposal

- For UN Nos. 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1080, 1952, 1956, 2036, 3070, 3163, 3297, 3298 and 3299 (inert gases of Group A, without Ammonia Solution) in the classification Code insert “660” in Column (6):

Informelles Dokument INF.13 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session
2017****30 October**Geneva, 6-10 November 2017
Item 4 of the provisional agenda**Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting****Classification of infected animal materials****Transmitted by the Government of the Republic of Latvia***Summary*

Executive summary:	Deletion of 2.2.62.1.12.2 could lead to ambiguous classification of infected animal materials.
Action to be taken:	Discussion
Reference documents:	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1; INF.3

Introduction

1. According to 2.2.62.1.1. of ADR 2017, “infectious substances of Class 6.2 are substances which are known or are reasonably expected to contain pathogens. Pathogens are defined as microorganisms (including bacteria, viruses, rickettsiae, parasites, fungi) and other agents such as prions, which can cause disease in humans or animals”.
2. Provisions in 2.2.62.1.12 deal with infected animals:
 - 2.2.62.1.12.1 refers to intentionally infected live animals;
 - 2.2.62.1.12.2 deals with lifeless animal material and states: “animal material affected by pathogens of Category A or by pathogens which would be assigned to Category A in cultures only, shall be assigned to UN 2814 or UN 2900 as appropriate. Animal material affected by pathogens of Category B, other than those which would be assigned to Category A if they were in cultures, shall be assigned to UN 3373”.
3. In accordance with paragraph 2.2.62.1.4.1, category A infectious substance is a substance which is carried in a form that, when exposure to it occurs, is capable of causing permanent disability, life-threatening or fatal disease in otherwise healthy humans or animals. Indicative examples of substances meeting these criteria are given in the table in 2.2.62.1.4.1., which states that African swine fever virus (*cultures only*) is classified as a category A infectious substance.
4. According to decisions taken by the Joint Meeting RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) at the 2017 autumn session (19-29. September), documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1, reflected in the document INF.3 of the Working Party on the Transport of

Dangerous Goods (WP.15) 2017 autumn session (6-10. November), 2.2.62.1.12.2 has been deleted from the 2019 ADR.

Discussion

5. In our point of view, according to ADR 2017, lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever virus should be classified as animal material UN No. 2900 INFECTIOUS SUBSTANCE, AFFECTING ANIMALS only.

6. Some interpretations point out, that the table in ADR 2.2.62.1.4.1., for the UN No. 2900, contains a comment in brackets (cultures only), thus the rules of ADR are binding only in cases, when transporting laboratory derived infectious materials (in tubes etc.), and not in cases when swine's had been infected naturally. The abovementioned interpretation states that lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever should not be classified as dangerous goods of Class 6.2.

7. We would like to ask WP.15 to provide the following explanations in line with the context and scope of the 2.2.62.1.12.2:

a) how should ADR 2017 be applied to the carriage of lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever virus and;

b) how will this issue be interpreted if 2.2.62.1.12.2 is deleted, according to the decision made by the RID/ADR/ADN Joint Meeting?

Dokument ECE/TRANS/WP.15/2017/13 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 5 (b) of the provisional agenda

Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:**Miscellaneous proposals****Amendment to additional provision CV36 of 7.5.11****Transmitted by the Government of Switzerland****Summary*

Executive summary: For the carriage of asphyxiant gases for which additional provision CV36 of 7.5.11 is assigned, apply the same safety measures for the driver and the passengers as those applied when asphyxiant gases are used as a conditioning agent in 5.5.3.3.3.

Clarify that sheeted vehicles are also authorized for such gases.

Action to be taken: Amend the wording of additional provision CV36 of 7.5.11.

Introduction

1. We have tried to determine whether vehicles such as those shown in the annex could be used for the carriage of gases to which additional provision CV36 of 7.5.11 of ADR is assigned.
2. We have come to the conclusion that the wording of SP CV36 of 7.5.11 raises difficulties of interpretation that need to be addressed. The various stakeholders do not agree on the vehicles that are covered by these provisions, in part because of the terms used. In French, there is mention of vehicles that are “*ouverts*” or “*fermés*”, terms that do not appear in any definition of vehicles given in 1.2.1, which leaves a certain freedom of interpretation.
3. The English version uses the terms “closed” or “open” vehicles, which are defined in ADR, thus restricting the room for interpretation and the types of vehicles that are authorized.
4. From the point of view of road transport safety, these differences in interpretation would be less important if measures were taken to prevent the existence of a dangerous atmosphere for the driver and occupants of the vehicle. The issue of different interpretations of the meaning of the term “*véhicule fermé*” in French (“not opened vehicle” in English) within the scope of application of CV36 would thus only be of importance in respect of safety during unloading.

* In accordance with the programme of work of the Inland Transport Committee for 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1, para. 9.1).

5. There are road vehicles that may be “sheeted vehicles” or “closed vehicles”, in which the load compartment is not separate from the passengers’ and driver’s compartment (see first image in annex). Ventilation must be ensured not only on opening the doors of the load containing gases assigned to CV36, but also during carriage. In ADR 2017, provisions were introduced in 5.5.3.3.3 to ensure the safety of the driver during carriage of loads containing asphyxiant gases used for conditioning purposes according to the provisions of section 5.5.3. To avoid the driver being affected by the asphyxiant gases, the load must be separated using a load compartment that is isolated from the driver’s compartment. If the driver’s cab is not separated in this way, the requirement that a warning marking be affixed to the cargo doors for persons opening or entering the vehicle is of no use during transport. Consequently, measures recommended for the safety of the driver include ensuring that vehicles are well ventilated or that gas detection systems are used during transport.

6. Given that these safety issues also arise in respect of the provisions of CV36, it would be useful to adopt in CV36 the same provisions as in 5.5.3.3.3.

Proposal 1

7. Amend additional provision CV36 of 7.5.11 as follows (new text underlined in bold):

“CV36 Packages shall preferably be loaded in open or ventilated vehicles or open or ventilated containers. If this is not feasible and packages are carried in other closed vehicles or containers, **the following conditions must be met:**

- **Gas exchange between the load compartment and the driver’s cab shall be prevented; and**

- The cargo doors of the vehicles or containers shall be marked with the following in letters not less than 25 mm high:

‘WARNING
CLOSED MEANS OF CONTAINMENT
OPEN WITH CAUTION’

This shall be in a language considered appropriate by the consignor.”

8. Another topic on which stakeholders do not agree is that of applying the marking provided for in CV36 in the case of sheeted vehicles. Some types of sheeted vehicle are considered as closed vehicles (see images in annex) as they are not sufficiently ventilated and ought to bear the marking prescribed in CV36. The assessment of whether ventilation is sufficient and whether marking is required causes problems during highway checks.

9. On examining the matter in detail, it can be seen that the differences in interpretation are compounded by differences between the language versions. The use in French of terms that are not defined in ADR — “*véhicules ouverts*” instead of “*véhicules découverts*” (open vehicles) in the first sentence, and “*fermés*” instead of “*couverts*” (closed) in the second sentence — leaves it up to the stakeholders to decide whether a “*véhicule bâché*” (sheeted vehicle), a term which is defined in ADR, can be considered to be a “*véhicule fermé*” (closed vehicle) because it does not have adequate air vents or whether it should be considered to be “*ouvert*” (open). We believe that this room for interpretation is necessary from the point of view of safety and should be retained. It is only by checking that the intention of the provision, that is, to ensure that the vehicle is adequately aired, is met in each individual case that an exemption from marking can be decided on.

10. According to the French text, given the terms used, it is possible to use a sheeted vehicle, whether or not it is sufficiently ventilated. If it is not sufficiently ventilated, a sheeted vehicle must bear the marking. It seems that not all sheeted vehicles can be considered to be sufficiently “open” and that marking is required for such vehicles that have certain types of particularly tight sheets. An extreme case is illustrated in the images in the annex.

11. In the English version, however, the use in the first sentence of the term “open ... vehicle” would appear to exclude the use of “sheeted vehicles”. The term “ventilated”, contrasted with “open”, in the same sentence should be understood as meaning the forced

ventilation of a vehicle which is not “open”. In general, a sheeted vehicle often does not require forced ventilation, as it is sufficiently aired. However, in modern sheeted vehicles, adequate ventilation is not guaranteed in all cases. Even if a sheeted vehicle were considered acceptable in the first sentence in the English version, it could not be used, even with marking, if it was not a “closed vehicle” within the meaning of the second sentence. There is no justification for the English version’s apparent exclusion of sheeted vehicles in the first sentence and insufficiently ventilated sheeted vehicles, even those bearing the appropriate marking, in the second sentence of CV36.

12. The terminology used in English, which is too close to the definitions in ADR, leads to false conclusions, which cause disagreements during highway checks. According to the English version, it may be considered that sheeted vehicles are prohibited for the carriage of the gases in question, which is not the case with the French version.

13. We believe it is essential to guarantee safety in all cases, but also to ensure that the texts do not place unjustified bans on sheeted vehicles. To that end, the very specific terms from the definitions of vehicles given in 1.2.1 should not be used; this is already the case in the French version. The French version would not actually need to be changed, as it does not use the terms from the definitions of vehicles given in 1.2.1. It already guarantees the desired flexibility of interpretation and authorizes “sheeted vehicles”. One possible solution to this problem is submitted in proposal 2 below:

Proposal 2

14. Amend the first paragraph of CV36 of 7.5.11 as follows (deleted text crossed out and in bold; added text underlined and in bold):

“CV36 Packages shall preferably be loaded in ~~open or~~ ventilated **or not closed** vehicles or ~~open or~~ ventilated **or not closed** containers. If this is not feasible ~~and packages are carried in other closed vehicles or containers~~, the cargo doors of the vehicles or containers shall be marked with the following in letters not less than 25 mm high: ...”.

Justification

15. The term “not closed” includes both “open vehicles” and “sheeted vehicles”. The terms that we propose deleting in the second sentence do not provide any additional information and may in fact lead to confusion. Hence they should be deleted.

Annex



2/4



Informelles Dokument INF.23 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session****3 November****2017**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 4 of the provisional agenda

Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**Explanatory notes for assigning articles to UN No. 3363****Transmitted by the expert from Switzerland***Summary*

Executive summary: This proposal intends to simplify the provisions concerning classification of articles in 2.1.5 of document INF. 3.

Measure to be taken: Replace the text in Note 2 of 2.1.5 with a new special provision for UN.

Introduction

1. The implementation of the new entries UN 3537 – 3548 induces some doubts between users and authorities. It is not clear how to classify the articles.
2. In 2.1.5.1 the choice is given to classify either under the proper shipping name for the dangerous goods they contain or in accordance with section 2.1.5. In 2.1.5.3 it is said that the section 2.1.5 does not apply to articles for which a more specific proper shipping name already exists in Table A of Chapter 3.2.
3. The Note 1 underlines this rule and explains that in case of articles which do not have an existing proper shipping name and which contain only dangerous goods within the LQ quantities the entry UN No. 3363 has to be used. This is in conformity with the rules laid down in 2.1.2.5.
4. Note 2 proposed in 2.1.5 in INF.3 is extremely difficult to understand and does not solve all the problems arising by implementing these rules. We feel the problem raised by Sweden and UK in INF.47 of the last Joint Meeting in September is already solved in the text adopted in 2.1.5.3 where it is stated that “this section applies to articles for which a more specific proper shipping name already exists in Table A of chapter 3.2”. This corresponds also to the principles of classification 2.1.2.5. UN 3363 DANGEROUS GOODS IN MACHINERY is a generic entry of Type B according to 2.1.1.2 and following 2.1.2.5 has precedence in relation to UN 3537 – 3547 which are specific entries of Type C according to 2.1.1.2. According to both rules (2.1.2.5 and to 2.1.5.3) UN 3363 has precedence to UN 3537 – 3547 and the note 2 seems to us unnecessary.
5. Moreover the note 2 does not solve maybe more important problems for the participants. Participants using machinery eventually fill the machinery with some

dangerous goods (cleaning product for example) before the transport, uses the product at destination and returns with the machinery empty uncleaned. For the first journey one of the entries UN 3537- 3548 can be used but for the return empty uncleaned journey only UN 3363 is allowed. Such reclassification for the same article depending in the amount contained is far from practicable.

5. We would for this reason replace the text in the proposed Note 2 in 2.1.5 by the following proposal.

Proposal

7. Replace the text of Note 2 in 2.1.5 in INF 3 by the following text.

“In case of articles eligible as entries UN Nos. 3537 to 3547 the classification as UN No. 3363 is not necessary by carriage of those articles empty uncleaned in quantities not exceeding the quantity specified in column (7a) of Table A of Chapter 3.2.”

Dokument ECE/TRANS/WP.15/2017/21 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session**

Geneva, 6–10 November 2017

Item 5 (b) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:
miscellaneous proposals****Reference to the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for
Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)****Transmitted by the Government of Germany****Summary*

Executive summary: At its 102nd session in May 2017, the Working Party adopted the proposal made by the Secretariat to make a reference to chapters 9 and 10 of the CTU Code.

In the light of the previous discussions with experts, Germany presented a comment aimed at extending that reference to all of the CTU Code. Therefore Germany proposes to amend footnote 1 referenced in 7.5.7.1.

Action to be taken: Discuss and amend the provisions in the footnote to 7.5.7.1 of ADR.

Reference document: ECE/TRANS/WP.15/237, paragraphs 36 to 37 and Annex I, ECE/TRANS/WP.15/2017/12 (Note by the secretariat), ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (Note by the secretariat), ECE/TRANS/WP.15/2013/221, paragraphs 72 to 73;

Introduction

1. At its 102nd session (May 2017), the Working Party adopted the proposal made by the secretariat to make a reference to Chapters 9 and 10 of the CTU Code in the footnote to 7.5.7.1 of ADR (see ECE/TRANS/WP.15/237, paragraphs 36 to 37 and Annex I).
2. Germany welcomes the decision of the Working Party to also make reference to the CTU Code in a footnote in ADR. This reference to the CTU Code had already been suggested to the Working Party in May 2014 with proposal ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (Secretariat). Germany also supported that proposal to include a reference to the CTU Code in ADR.
3. Moreover, Germany is of the opinion that the reference appears generally necessary for all modes of transport and that it should not be limited to Chapters 9 and 10.

* In accordance with the programme of work of the Inland Transport Committee for 2016-2017, (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.1)).

4. This is because there are definitions in other parts of the CTU Code, too, such as in Chapter 2 “Definitions” or in Chapter 6 “Properties” or general reference is made to the structure, and the latter is explained. Thus, it may actually make sense and be necessary to also take into account other chapters and therefore make reference to the whole CTU Code.
5. The CTU Code really only serves as guidance and, with it being guidance, its application is not mandatory. This means that if, for instance, some parts are not relevant to transport by road, a reference to the CTU Code is unproblematic.
6. Therefore, Germany believes that it is not helpful for the already decided inclusion of a reference to the CTU Code in ADR to only refer to individual parts of the CTU Code in the footnote. On the contrary, this would lead to the risk of relevant parts being lost.
7. Germany therefore proposes to amend the current provision. New text is underlined and deleted text struck through:

Proposal

8. Amend footnote 1 referenced in 7.5.7.1 to read as follows:

“¹ *Guidance on the stowage of dangerous goods can be found in ~~Chapters 9 and 10~~ of the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) [(see e.g. chapter 9 Packing cargo into CTUs and chapter 10 Additional advice on the packing of dangerous goods)] and in the European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport published by the European Commission. Other guidance is also available from competent authorities and industry bodies.”*

Informelles Dokument INF.18 der 103. Tagung der WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session
2017****30 October**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 5 (b) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:
miscellaneous proposals****Provision for the carriage of waste gas cartridges (UN No.
2037)****Transmitted by the Government of Ireland***Summary*

Executive summary: Ireland would like to ask WP15 to discuss the potential for including provisions in the ADR for waste gas cartridges (UN No. 2037) similar to those that are in place for waste aerosols (UN No. 1950).

Action to be taken: Discussion

Introduction

Currently the ADR contains provisions for carriage of waste UN1950 AEROSOLS, but there are no equivalent provisions for waste UN2037 RECEPTACLES, SMALL, CONTAINING GAS (GAS CARTRIDGES) without a release device, non-refillable.

Both aerosols and gas cartridges are assigned to Class 2, Classification Code 5 in ADR 2.2.2.3 list of collective entries. Both aerosols and gas cartridges, under special provision 344, are subject to the provisions of ADR 6.2.6, general requirements for aerosol dispensers, small receptacles containing gas (gas cartridges) and fuel cell cartridges containing liquid flammable gas.

The carriage of waste aerosols is provided for in special provision 327 which allows aerosols to be carried under the entry for the purposes of reprocessing or disposal. Under this special provision waste aerosols which are not leaking or severely deformed can be packed in accordance with packing instruction P207 and special packing provision PP87, or packing instruction LP200 and special packing provision L2, and need not be protected against movement and inadvertent discharge provided that measures are taken to prevent dangerous build-up of pressure and dangerous atmospheres. Special packing provision PP87 stipulates that packagings carried under special provision 327 must have a means of retaining any free liquid that might escape during carriage and that the packagings must be adequately ventilated to prevent the creation of flammable atmosphere and the build-up of pressure.

There are no equivalent provisions for gas cartridges.

As illustrated in Figure 1 many gas cartridges have an appearance quite similar to aerosols and the general public will not be aware of the difference so both will end up in collection bins at public amenity sites.

Proposal

It is proposed that the working party holds a discussion regarding the following proposal:

To propose a new special provision in the ADR for waste gas cartridges collected at public amenity sites, with wording similar to special provision 327 currently in place for waste aerosols, and to include the requirements for ventilation and a means of retaining any free liquid as provided in PP87 for UN 1950 waste aerosols under packing provision P207.

Is it the case that the amendments will only be required in the ADR for carriage by road from public amenity sites to the intermediate processing facility (similar to special provision 636(b) for lithium cells and batteries), or would it need to be extended to other modes of transport?

Note: This proposal has the potential to be expanded in the future to include a proposal for a new special packing provision in the Model Regulations under P003 specifically for UN 2037 waste gas cartridges, which is equivalent to PP87 under P207, and to include UN No. 2037 in LP200 and its associated L2.

If the proposal is deemed to be capable of consideration, a formal proposal will be submitted at a subsequent meeting.

Figure 1



Aerosols

Gas Cartridges

Justification

Safety: After use and removal from the operating device the valves on all gas cartridges (UN 2037) may not re-seal perfectly. Gas cartridges at an industrial site in Ireland were collected in a plastic drum with a removable head. On removal of the top a distinct gas smell was experienced, which indicated that a flammable atmosphere was building up inside the drum. It would serve to improve safety if the requirements for ventilation as contained in PP87 were applied to waste gas cartridges. P003, which currently applies to gas cartridges, does contain a general requirement that precautions against inadvertent release are addressed, but as gas cartridges do not contain a release mechanism, this will not alert to the possibility that used cartridges may leak. There are also the puncture type gas cartridges e.g. small camping gas cartridges, which may still contain gas residues at the time of disposal.

Enforceability: This proposal would serve to bring current practices at public amenity sites in line with the regulation and would thus improve compliance.