



OTIF/RID/CE/GTP/2017/5

2. Juni 2017

Original: Englisch/Französisch

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

Thema: 102. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 12. Mai 2017)

Mitteilung des Sekretariats

Auszüge aus dem Berichtsentwurf der 102. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 12. Mai 2017)

I. Teilnehmer

1. Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter hat vom 8. bis 11. November 2017 unter dem Vorsitz von Herrn J. A. Franco (Portugal) und dem stellvertretenden Vorsitz von Frau A. Roumier (Frankreich) ihre 102. Tagung abgehalten.
2. Vertreter folgender Staaten haben an dieser Tagung teilgenommen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Slowakei, 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: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC) Europäische Konferenz der Kraftstoffverteiler (ECFD) und Internationale Straßentransport-Union (IRU).

(...)

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

A. Von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung bei der Herbstsitzung 2016 und der Frühjahrssitzung 2017 vorgeschlagene Änderungen

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, Anlage II
(OTIF/RID/RC/2016-B, Anlage II)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, Anlage II
(OTIF/RID/RC/2017-A, Anlage II)

16. Die im Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 (OTIF/RID/RC/2016-B), Anlage II enthaltenen Änderungen werden in der durch das Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146 (OTIF/RID/RC/2017-A), Anlage II geänderten Fassung angenommen (siehe Anlage I).¹
17. Die in der Anlage II des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146 (OTIF/RID/RC/2017-A) enthaltenen Änderungen zu den Absätzen 6.8.2.2.3, 6.8.2.2.10 und 6.8.2.3.1 sowie die entsprechenden Übergangsvorschriften werden erst nach der Bestätigung durch die nächste Gemeinsame Tagung erörtert. Die übrigen in der Anlage II des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146 (OTIF/RID/RC/2017-A) enthaltenen Änderungen werden mit einigen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 angenommen (siehe Anlage I).¹

B. Von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung bei der Frühjahrssitzung 2017

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, Anlage III
(OTIF/RID/RC/2017-A, Anlage III)

18. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass die von der Gemeinsamen Tagung bei ihrer Frühjahrssitzung 2017 vorgeschlagenen Korrekturen ausschließlich technischer Natur sind und zum Ziel haben, die mangelnde Übereinstimmung zwischen den englischen und russischen Texten und dem authentischen französischen Text auszuräumen oder Flüchtigkeitsfehler oder Probleme bei der Nummerierung oder bei Querverweisen zu korrigieren.
19. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Korrekturen den Inhalt der Vorschriften des ADR nicht verändern, nimmt die Arbeitsgruppe die von der Gemeinsamen Tagung vorgeschlagenen Korrekturen an und bittet das Sekretariat, die notwendigen Schritte für die schnellstmögliche Veröffentlichung eines Fehlerverzeichnisses einzuleiten (siehe Anlagen II und III).²

(...)

¹ *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Diese Änderungen sind in der Anlage I zu diesem Dokument nicht wiedergegeben. Für das RID werden die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2016, im März 2017 und im September 2017 angenommenen Texte in einem getrennten Dokument für die 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zusammengestellt.

² *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Das entsprechende Fehlerverzeichnis für das RID ist im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/7 veröffentlicht.

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

A. Bau und Zulassung von Fahrzeugen

(...)

3. Vorschriften in Bezug auf die Befestigungseinrichtungen in Abschnitt 9.7.3

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

26. Die Anträge 1, 2a, 2c und 3 werden zur Abstimmung gestellt und mit einigen Änderungen angenommen (siehe Anlage I). Der Antrag 2b wird abgelehnt.³

(...)

B. Verschiedene Anträge

1. Anwendung der UN-Nummern 3166 und 3171 auf Fahrzeuge, die als Ladung befördert werden, und Mengengrenzen für Brennstoffe von Flüssiggas-Hybridmotoren, die auf Anhängern befördert werden

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/4 (Schweiz)

31. Mehrere Delegationen sind der Meinung, dass der Antrag der Schweiz auch Fahrzeuge und Wagen betreffe, die als Ladung auf Wagen oder Binnenschiffen befördert werden. Nach einer Diskussion bittet die Arbeitsgruppe den Vertreter der Schweiz, seinen Antrag der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten.

(...)

3. Vorschlag einer Definition für die Beförderung durch Privatpersonen gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 a)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/9 (Schweiz)

Informelles Dokument: INF.5 (Schweiz)

33. Die Arbeitsgruppe dankt dem Vertreter der Schweiz für sein Dokument, das eine Synthese der in der Arbeitsgruppe bereits stattgefundenen Diskussionen darstellt.
34. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Freistellungen des Unterabschnitts 1.1.3.1 a) in den verschiedenen Ländern derjenigen Delegationen, die sich dazu äußern, unterschiedlich interpretiert und umgesetzt worden sind und dass es unter diesen Umständen schwierig ist, den Anwendungsbereich des Unterabschnitts 1.1.3.1 a) klarer zu formulieren. Mehrere Delegationen sind der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Änderungen die aufgezeigten Probleme nicht lösen. Verschiedene Delegationen sind der Meinung, dass diese Frage auch das RID betreffe.
35. Der Vertreter der Schweiz zieht sein Dokument für diese Tagung zurück und wird die erhaltenen Kommentare bei der Beantwortung der Fragen berücksichtigen.

³ *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Der Antrag 3 (Ergänzung in Unterabschnitt 7.5.7.4) sollte auch für das RID geprüft werden. Der von der WP.15 angenommene Text ist in der Anlage I zu diesem Dokument abgebildet.

4. Verweis auf die Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTU-Code)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/12 (Sekretariat)

36. Der Antrag, auf die Kapitel 9 und 10 des CTU-Codes in der Fußnote zu Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR zu verweisen, wird angenommen (siehe Anlage I).⁴
37. Die Vertreterin Deutschlands erklärt, dass sie eventuell bei der nächsten Tagung einen Antrag vorlegen werde, diesen Verweis auf den gesamten CTU-Code auszudehnen.

(...)

7. Anwendung von Tunnelbeschränkungen für die Eintragungen für Motoren und Maschinen der UN-Nummern 3528, 3529 und 3530

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/3 (Schweiz)

Informelles Dokument: INF.19 (Schweiz)

42. Die Arbeitsgruppe spricht sich für Vorschriften aus, die hinsichtlich der Anwendung der Tunnelbeschränkungen orangefarbene Tafeln an Fahrzeugen fordern, in denen Motoren oder Maschinen der UN-Nummern 3528, 3529 und 3530 gemäß der Sondervorschrift 363 befördert werden.
43. Der Vertreter der Schweiz bereitet einen überarbeiteten Vorschlag im informellen Dokument INF.19 vor, um die während der Sitzung vorgebrachten Kommentare und die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter, die bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2017 diskutiert werden, zu berücksichtigen.
44. Bei einer Abstimmung wird der Antrag 1 mit einigen Änderungen und der Antrag 2 mit Folgeänderungen in Abschnitt 1.9.5 angenommen (siehe Anlage I).⁵

(...)

10. Korrektur in Unterabschnitt 6.8.2.4.3

Informelles Dokument: INF.14 (Frankreich)

47. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass der von der Arbeitsgruppe auf der Grundlage eines Vorschlags der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung angenommene Text des Absatzes 6.8.2.4.3 einen Übersetzungsfehler in der französischen Fassung enthält.

⁴ *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Ein Vorschlag, wie dieser Verweis auch in das RID aufgenommen werden könnte, findet sich in der Anlage I zu diesem Dokument.

⁵ *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Der angenommene Antrag 1 (Änderung der Sondervorschrift 363) ist in der Anlage I zu diesem Dokument abgebildet. Eine Änderung des RID wird allerdings nicht für notwendig erachtet, weil im ADR die Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln nur in den Fällen vorgeschrieben wird, in denen Tunnel mit Beschränkungen für die Beförderung gefährlicher Güter durchfahren werden.

48. Die Arbeitsgruppe nimmt die Korrektur des französischen Textes an und bittet das Sekretariat, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, damit schnellstmöglich ein Fehlerverzeichnis veröffentlicht werden kann (siehe Anlagen II und III).⁶

VII. Interpretation des ADR (TOP 6)

A. Angaben im Beförderungspapier

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2017/1 (Polen)

49. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass das ADR die Aufnahme zusätzlicher Informationen neben den nach Abschnitt 5.4.1 geforderten Angaben nicht verbietet, und dass die zuständigen Behörden die Angabe von zusätzlichen Informationen aus anderen Gründen als denen der Sicherheit während der Beförderung gemäß Artikel 4 § 1 des Übereinkommens vorschreiben können.
50. Mehrere Delegationen erinnern daran, dass das in Polen verabschiedete Gesetz, das die Angabe des Namens und der Adresse des Eigentümers der beförderten gefährlichen Güter im Beförderungspapier fordert, auch wenn es dem Artikel 4 § 1 des ADR-Übereinkommens entspreche, zu Behinderungen im internationalen Handel von gefährlichen Gütern führe (siehe auch ECE/TRANS/WP.15/235, Absätze 37 bis 43).
51. Der Vertreter der IRU bedauert, dass die Beschränkungen, die in verschiedenen Ländern in Anwendung des Artikels 4 § 1 ADR erlassen würden, zu Problemen für Beförderungsunternehmen führten und als Handelsbarrieren angesehen werden könnten, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Informationen über solche Beschränkungen nur schwer zugänglich sein könnten. Er bittet die Vertragsparteien, solche Informationen über die Website des Sekretariats der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa mitzuteilen.
52. Der Vorsitzende erwähnt, dass in Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Situation in Europa verschiedene Regierungen die Tendenz hätten, Maßnahmen anzuwenden, die mit protektionistischen Maßnahmen für den Güterverkehr im Allgemeinen vergleichbar seien und sich nicht allein auf die Beförderung gefährlicher Güter bezögen. Mehrere Delegationen teilen diese Meinung und bedauern diese Situation. Die für das ADR zuständigen Behörden seien darüber hinaus nicht immer über die fraglichen Maßnahmen unterrichtet, die oft von anderen Ministerien als den Verkehrsministerien veranlasst würden, und hätten Schwierigkeiten die Beförderer über Beschränkungen zu informieren, die außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs liegen würden. Es wird angeregt, diese Probleme dem Binnenverkehrsausschuss zur Kenntnis zu bringen.

(...)

⁶ *Anmerkung des Sekretariats der OTIF:* Die französische Fassung des RID ist von dieser Korrektur nur teilweise betroffen. Die für das RID notwendige Korrektur wurde in das Fehlerverzeichnis für das RID aufgenommen (siehe Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/7).

VIII. Arbeitsprogramm (TOP 7)

(...)

B. 103. Tagung

(...)

58. Die Arbeitsgruppe beschließt ebenfalls, während ihrer nächsten Tagung den Nachmittag des 6. November 2017 für die Organisation eines Runden Tisches zum Thema Beförderung gefährlicher Güter zu reservieren.

59. Das Sekretariat lädt die interessierten Delegationen dazu ein, bis Ende Juli 2017 Vorschläge für die Moderation dieses Runden Tisches sowie eventuelle Präsentationen zu unterbreiten.

(...)

IX. Verschiedenes (TOP 8)

Informelles Dokument: INF.4 (CEFIC)

63. Die Arbeitsgruppe nimmt mit Interesse die überarbeitete Ausgabe der von der Industrie erarbeiteten Leitlinien zur Anwendung des Kapitels 1.10 ADR bezüglich der Sicherung von Beförderungen gefährlicher Güter auf der Straße zur Kenntnis und dankt den beteiligten Organisationen. Mehrere Delegationen unterstreichen die Nützlichkeit dieser Leitlinien und begrüßen die Tatsache, dass diese regelmäßig überarbeitet werden.

(...)

+++++

Von der 102. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 12. Mai 2017) angenommene Texte

Kapitel 3.3

(nur zur Information:)

SV 363 Der Absatz I) erhält folgenden Wortlaut:

- "I) Wenn der Motor oder die Maschine im Falle der UN-Nummern 3528 und 3530 mehr als 1000 Liter flüssige Brennstoffe enthält oder wenn der Brennstoffbehälter im Falle der UN-Nummer 3529 einen mit Wasser ausgeliterten Fassungsraum von mehr als 1000 Litern hat:
- Ein Beförderungspapier gemäß Abschnitt 5.4.1 ist erforderlich. In diesem Beförderungspapier ist zusätzlich zu vermerken:

«BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 363».
 - Wenn vor der Beförderung bekannt ist, dass ein Tunnel mit Beschränkungen für die Beförderung gefährlicher Güter durchfahren wird, müssen an der Beförderungseinheit orangefarbene Tafeln gemäß Abschnitt 5.3.2 angebracht sein und es gelten die Tunnelbeschränkungen gemäß Abschnitt 8.6.4."

[Referenzdokument ECE/TRANS/WP.15/2017/3 in der durch das informelle Dokument INF.19 abgeänderten Fassung]

Kapitel 7.5

7.5.7.1 Die Fußnote 1) erhält folgenden Wortlaut:

- "¹⁾ Anleitungen für das Verstauen gefährlicher Güter können in den Kapiteln 9 und 10 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) 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.15/2017/12]

Anmerkung des Sekretariats der OTIF: 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 in den Kapiteln 9 und 10 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) entnommen werden. Weitere Anleitungen werden auch von zuständigen Behörden und Industrieverbänden zur Verfügung gestellt."

7.5.7.4 erhält folgenden Wortlaut:

"7.5.7.4 Die Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.7.1 gelten auch für das Verladen, Verstauen und Absetzen von Containern, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC auf bzw. von Wagen/Fahrzeugen. Sofern an Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC keine Eckbeschläge nach den in der Norm ISO 1496-1 Series 1 freight containers – Specification and testing – Part 1: General cargo containers for general purposes (Frachtcontainer der Serie 1 – Spezifikationen und Prüfungen – Teil 1: Allgemeine Frachtcontainer für allgemeine Anwendung) festgelegten Mustern verwendet werden, muss überprüft werden, ob die an den Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks oder MEGC verwendeten Systeme mit dem am Wagen/Fahrzeug verwendeten System kompatibel sind [und den Vorschriften des Abschnitt 9.7.3 entsprechen]."

[Referenzdokument ECE/TRANS/WP.15/2017/7, Antrag 3 in geänderter Fassung]
