



OTIF/RID/CE/GTP/2021/1

27. Mai 2021

Original: Französisch

RID: 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Genf, 15. bis 19. November 2021)

Thema: 109. Tagung der WP.15 (Genf, 4. bis 7. Mai 2021)

Mitteilung des Sekretariats

Auszüge aus dem Bericht der 109. Tagung der WP.15 (Genf, 4. bis 7. Mai 2021) (Dokument ECE/TRANS/WP.15/253)

I. Organisatorische Fragen und Teilnehmer

1. Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter hat vom 4. bis 7. Mai 2021 unter dem Vorsitz von Frau A. Roumier (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn A. Simoni (Italien) ihre 109. Tagung abgehalten.

A. Organisatorische Fragen

2. Aufgrund einer Kombination aus COVID-19-Reaktionsmaßnahmen, finanziellen Einschränkungen, die durch die Liquiditätskrise der Vereinten Nationen ausgelöst wurden, laufenden Renovierungsarbeiten im *Palais des Nations* im Rahmen des strategischen Denkmalschutzplans und technischen Einschränkungen im Zusammenhang mit der Anzahl der Sitzungssäle, die für Hybrid-Sitzungen zur Verfügung stehen, wurde für das erste Halbjahr 2021 der Anteil an Sitzungen mit Verdolmetschung, welcher der Wirtschaftskommission für Europa zugewiesen wurde, von drei Sitzungen pro Tag auf eine Sitzung pro Tag reduziert. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren und der bestehenden Quarantäne- und Reisebeschränkungen und nach Rücksprache mit dem Sekretariat und den Konferenzdiensten des Büros der Vereinten Nationen in Genf (UNOG) beschloss das Präsidium der Arbeitsgruppe, das Format der 109. Tagung anzupassen.

3. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass einige Dokumente nicht in informellen Sitzungen besprochen werden konnten, fand die ursprünglich für die Zeit vom 3. bis 7. Mai 2021 vorgesehene Tagung infolgedessen vom 4. bis 7. Mai 2021 in einem Hybrid-Format statt, mit der Möglichkeit, online oder persönlich teilzunehmen. Die Arbeitsgruppe trat in informellen Sitzungen ohne Verdolmetschung und in formellen Hybrid-Sitzungen gemäß dem im informellen Dokument INF.14 vorgestellten Zeitplan zusammen. Während der formellen Hybrid-Sitzungen konnte die Arbeitsgruppe Entscheidungen zu den Anträgen treffen und den Berichtsentwurf der Tagung verabschieden.
4. Mehrere nicht englischsprachige Delegationen äußern ihr Bedauern darüber, dass nur eine begrenzte Anzahl von formellen Sitzungen mit Verdolmetschung zur Verfügung steht. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass diese Situation Auswirkungen auf die Effizienz ihrer Arbeit hat. Die Arbeitsgruppe möchte daran erinnern, dass die Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung und die 110. Tagung der Arbeitsgruppe die letzten Tagungen des Bienniums sein werden, bei denen das vollständige Verzeichnis der Änderungen, die zum 1. Januar 2023 in Kraft treten sollen, fertiggestellt und angenommen wird. Für diese Tagungen sind für alle Sitzungen offizielle Sitzungen mit Verdolmetschung erforderlich, wie dies im Entwurf des Arbeitsprogramms des Teilprogramms Verkehr für 2021 (ECE/TRANS/2021/8) vorgesehen ist, der vom Binnenverkehrsausschuss (ITC) angenommen und vom Exekutivausschuss bei seiner 115. Tagung genehmigt wurde (siehe EXCOM/CONCLU/115).

B. Teilnehmer

5. Vertreter folgender Staaten haben an dieser Tagung teilgenommen: Belarus, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Lettland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Türkei und Vereinigtes Königreich.
6. Die Europäische Union war vertreten.
7. Die folgende zwischenstaatliche Organisation war vertreten: Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).
8. Die folgenden nichtstaatlichen internationalen Organisationen waren vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäische Konferenz der Kraftstoffverteiler (ECFD), Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), FuelsEurope, Internationale Straßentransport-Union (IRU), Internationale Organisation der Kraftfahrzeughersteller (OICA) und Liquid Gas Europe.

II. Eröffnung der Tagung

9. Herr Dmitry Mariyasin, stellvertretender Exekutivsekretär der ECE, eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Teilnehmer. Er betont die Bedeutung des ADR, insbesondere in Zeiten der Pandemie der Coronavirus-Krankheit (COVID-19), in denen die Beförderung gefährlicher Güter für medizinische Zwecke weiterhin unter den bestmöglichen Bedingungen sichergestellt werden muss. Er begrüßt die Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden in dieser Hinsicht ergriffen wurden, einschließlich der Unterzeichnung multilateraler Sondervereinbarungen, um die Kontinuität dieser Verkehre innerhalb eines rechtlichen und institutionellen Rahmens und mit ausreichender Gewährleistung der Sicherheit sicherzustellen. Er betont auch die Bedeutung der Arbeiten zur Verwendung von batterieelektrischen Fahrzeugen und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Energiewende.

(...)

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

14. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass 13 Länder (Aserbaidschan, Belarus, Bosnien und Herzegowina, Georgien, Island, Kasachstan, Kroatien, Marokko, Montenegro, Nigeria, Nordmazedonien, San Marino und Tadschikistan) die für das Inkrafttreten des Protokolls 1993 zu den Änderungen in den Artikeln 1 a), 14 (1) und 14 (3) b) des ADR erforderlichen Rechtsakte noch nicht hinterlegt haben, und ermutigt sie, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Protokoll zu ratifizieren oder ihm beizutreten, damit es in Kraft treten kann.

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

Dokument: [OTIF/RID/RC/2020-A](#) (Bericht der Gemeinsamen Tagung über ihre Herbsttagung)

Informelles Dokument: [INF.11](#) (Sekretariat)

15. Bei der letzten Tagung hatten sich mehrere Delegationen mehr Zeit gewünscht, um die multimodalen Leitfäden der Europäischen Union (*Inland TDG Risk Management Framework*) zu prüfen, bevor die Aufnahme eines unverbindlichen Verweises auf diese Leitfäden in Abschnitt 1.9.4 angenommen wird. Verschiedene Delegationen weisen erneut darauf hin, dass sie es für verfrüht halten, auf diese Leitfäden zu verweisen, da sich diese Leitfäden noch in Entwicklung befinden und noch durch neue Daten aktualisiert werden müssten. Es wird daran erinnert, dass die Verwendung dieser Leitfäden nicht verpflichtend ist. Die Arbeitsgruppe nimmt die in der Anlage II zum Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 enthaltene Änderung zu Abschnitt 1.9.4 an (siehe Anlage I) und lädt diejenigen Delegationen, die auf diese Änderung zurückkommen möchten, ein, ihre Kommentare der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten.
16. Die Gemeinsame Tagung verabschiedet die von der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2021 angenommenen Änderungen, wie sie im informellen Dokument INF.11 in englischer, französischer und russischer Sprache wiedergegeben sind, mit ein paar redaktionellen Änderungen (siehe Anlage I). Die in eckigen Klammern enthaltenen Änderungen werden nach einer erneuten Prüfung durch die nächste Gemeinsame Tagung von der 110. Tagung bestätigt.
17. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass der Ausdruck "Absender für die ADR-Beförderung" im neuen Unterabschnitt 1.1.4.7 noch präzisiert werden muss und dass das Sekretariat der OTIF ein diesbezügliches Dokument für die nächste Gemeinsame Tagung vorbereiten wird.
18. Die Arbeitsgruppe empfiehlt auch, dass bestimmte Akronyme, die französischen Begriffen entsprechen und in der englischen Fassung des neuen Abschnitts 1.2.3 enthalten sind, mit einem Hinweis auf den entsprechenden französischen Begriff versehen werden könnten, wie dies in der französischen Fassung beispielsweise für das Akronym "CSI" erfolgt ist. Dies würde insbesondere für die Begriffe "ADN", "UIC" und "RID" gelten. Die Arbeitsgruppe bittet das Sekretariat, die möglicherweise betroffenen Akronyme in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der OTIF zu prüfen.

(...)

VIII. Interpretation des ADR (Tagesordnungspunkt 6)

(...)

B. Umsetzung von multilateralen Sondervereinbarungen

Informelles Dokument: [INF.9](#) (Schweden)

47. Die Ansichten über die Auslegung der multilateralen Sondervereinbarungen M333 und M334 sind geteilt.
48. Einige Delegationen vertreten die Auffassung, dass es für einen Fahrer, der im Besitz einer ADR-Bescheinigung ist, die in einem Land ausgestellt wurde, welches die multilaterale Sondervereinbarung M333 nicht unterzeichnet hat, nicht möglich ist, nach Ablauf der Gültigkeit der Bescheinigung weiterhin gefährliche Güter in Ländern zu befördern, die diese Sondervereinbarung unterzeichnet haben. Ebenso vertreten sie die Auffassung, dass ein Gefahrgutbeauftragter, der über eine Schulungsbescheinigung verfügt, die in einem Land ausgestellt wurde, welches die multilaterale Sondervereinbarung M334 nicht unterzeichnet hat, nach Ablauf des Gültigkeitsdatums dieser Bescheinigung nicht mehr für Unternehmen arbeiten kann, die ihren Sitz in Ländern haben, die diese Sondervereinbarung unterzeichnet haben.
49. Im Gegensatz dazu unterstreichen andere Länder die Tatsache, dass in den Sondervereinbarungen M333 und M334 das Ausstellungsland der Bescheinigungen nicht erwähnt wird, und vertreten daher die Auffassung, dass ein Fahrer, der im Besitz einer ADR-Bescheinigung ist, die in einem Land ausgestellt wurde, welches die multilaterale Sondervereinbarung M333 nicht unterzeichnet hat, nach Ablauf des Gültigkeitsdatums dieser Bescheinigung weiterhin gefährliche Güter in Ländern befördern kann, die diese Sondervereinbarung unterzeichnet haben. Ebenso vertreten sie die Auffassung, dass ein Gefahrgutbeauftragter, der über eine Schulungsbescheinigung verfügt, die in einem Land ausgestellt wurde, welches die multilaterale Sondervereinbarung M334 nicht unterzeichnet hat, nach Ablauf des Gültigkeitsdatums dieser Bescheinigung weiterhin für Unternehmen arbeiten kann, die ihren Sitz in Ländern haben, die diese Sondervereinbarung unterzeichnet haben.
50. Die Arbeitsgruppe nimmt diese Unterschiede in der Auslegung zur Kenntnis. Wenn Schulungen und Prüfungen nach dem 30. September 2021 weiterhin schwierig zu organisieren sein sollten und neue Sondervereinbarungen abgeschlossen werden müssen, sollten diese Auslegungsunterschiede bei der Formulierung berücksichtigt werden. Die Arbeitsgruppe hofft jedoch sehr, dass diese auf die COVID-19-Pandemie zurückzuführende Ausnahmesituation nicht anhalten wird.

C. Klarstellung des Absatzes 5.3.2.2.1

Informelles Dokument: [INF.13](#) (Vereinigtes Königreich)

51. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs nimmt die Bemerkungen der Delegationen, die sich zu diesem Punkt äußern, zur Kenntnis.
52. Es wird daran erinnert, dass die Vorschriften für die orangefarbene Kennzeichnung zwischen RID, ADR und ADN harmonisiert wurden und dass gemeinsame Spezifikationen von der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2005 angenommen wurden (siehe TRANS/WP.15/AC.1/100). Die Arbeitsgruppe wünscht, dass dieser Punkt bei der Gemeinsamen Tagung diskutiert wird, wenn sich herausstellt, dass es Probleme bei der Umsetzung gibt.

(...)

X. Verschiedenes (Tagesordnungspunkt 8)

A. Unterschiede zwischen der Tabelle 1.10.3.1.2 für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial, der Sondervorschrift S 1 (6) des Kapitels 8.5 und Unterabschnitt 1.1.3.6

Informelles Dokument: [INF.8](#) und Add.[1](#) und [2](#) (Schweden und Norwegen)

56. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass die Unstimmigkeiten zwischen Kapitel 8.5 und dem Unterabschnitt 1.1.3.6 für Güter, die unter das Kapitel 1.10 fallen, geklärt werden müssen. Die Arbeitsgruppe bittet die Teilnehmer, die in den Addenda 1 und 2 des informellen Dokuments INF.8 dargestellten Unstimmigkeiten zu prüfen und ihre Kommentare an die Vertreter Schwedens und Norwegens zu übermitteln, damit diese Änderungsvorschläge zur Prüfung bei der nächsten Tagung ausarbeiten können.
57. Die Arbeitsgruppe bestätigt auch, dass die Tabelle 1.10.3.1.2 (Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial) das Ergebnis der Harmonisierung des ADR mit den UN-Modellvorschriften ist. Die Liste der betroffenen Güter kann abhängig von der regionalen Situation oder dem wahrgenommenen Grad der Bedrohung zu einem bestimmten Zeitpunkt für einen bestimmten Verkehrsträger geändert werden. Die Arbeitsgruppe bittet jedoch die Delegationen, die Änderungen an dieser Liste vorschlagen möchten, diese zunächst dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorzulegen. Als eine mögliche Option schlägt der Vertreter Norwegens vor, in Erwägung zu ziehen, die Liste in der Sondervorschrift S1 (6) in Kapitel 8.5 durch die Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial unter Klasse 1 in der Tabelle 1.10.3.1.2 zu ersetzen.

B. Geschäftsordnung der Arbeitsgruppe

Dokument: [ECE/TRANS/WP.15/2021/2](#) (Sekretariat)

58. Nach einer Diskussion auf der Grundlage der vom Sekretariat vorbereiteten Gegenüberstellung ist sich die Arbeitsgruppe einig, dass keine Notwendigkeit besteht, ihre Geschäftsordnung sofort zu ändern. In der Zukunft könnte es sinnvoll sein, die Regeln für das Quorum und die Abstimmungsregeln zu überprüfen. Die Delegationen, die dies wünschen, können Änderungsanträge auf der Grundlage der Geschäftsordnung des Binnenverkehrsausschusses unterbreiten.

(...)

XI. Annahme des Berichts (TOP 10)

60. Die Arbeitsgruppe nimmt den Bericht ihrer 109. Tagung und seine Anlagen auf der Grundlage eines vom Sekretariat ausgearbeiteten Entwurfs an.
61. In Übereinstimmung mit den vom Exekutivausschuss angenommenen besonderen Verfahren zur Beschlussfassung für formelle Sitzungen mit Fernteilnahme (ECE/EX/2020/L.12) werden die in der Anlage III¹ enthaltenen Beschlüsse veröffentlicht und allen Ständigen Vertretungen in Genf mitgeteilt. Nach der Veröffentlichung sind keine Einwände eingegangen. Die Beschlüsse gelten als angenommen.

¹ Diese Anlage wird im vorliegenden Dokument nicht wiedergegeben.

Von der 109. Tagung der WP.15 (Genf, 4. bis 7. Mai 2021) angenommene Texte

Die 109. Tagung der WP.15 (Genf, 4. bis 7. Mai 2021) 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/RC/2021-A](#) 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 2023

Kapitel 1.1

- 1.1.4.7.1** Im zweiten Unterabsatz den Wortlaut "Der Absender für die RID-Beförderung" in eckigen Klammern setzen.
- 1.1.4.7.2** In Absatz d) den Wortlaut "Der Absender für die RID-Beförderung" in eckigen Klammern setzen.

Kapitel 1.6

- 1.6.4.56** [Die Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 3.3

- SV 363** [Die Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- SV 593** [Die Änderungen in der französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 6.8

- 6.8.2.1.23** "in der (den) entsprechenden in Absatz 6.8.2.6.2 in Bezug genommenen Norm(en)" ändern in:
"in den entsprechenden in Absatz 6.8.2.6.2 in Bezug genommenen Normen".
- 6.8.2.2.2** [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 6.8.2.2.4** [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 7.4

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