

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2011/15  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/15)

4. Januar 2011

Original: Englisch

**RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 21. bis 25. März 2011)

**Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen**

**Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Beförderung in loser Schüttung**

**Mitteilung des Vereinigten Königreichs im Namen der Arbeitsgruppe**

**ZUSAMMENFASSUNG**

***Erläuternde Zusammenfassung:***

Dieses Dokument enthält den Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Beförderung in loser Schüttung. In diesem Bericht sind die Diskussionen der Arbeitsgruppe zum Grundsatz der Überarbeitung des Systems der Beförderung in loser Schüttung und die Einzelheiten für die Integration der VW-/VV-Codes in das System der BK-Codes zusammengefasst. Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe sind darin ebenfalls enthalten.

***Zu treffende Entscheidung:***

Keine.

***Damit zusammenhängende Dokumente:***

OTIF/RID/RC/2011/16 –  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16 (Indikativer Text  
für die Überarbeitung des RID/ADR/ADN-Systems  
der Codes für die Beförderung in loser Schüttung).

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

## Bericht

1. Die Arbeitsgruppe hat in der Zeit vom 4. bis 6. Oktober 2010 unter dem Vorsitz von Jeff Hart (Vereinigtes Königreich) in London getagt. Vertreter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande, Polens, Rumäniens, Schwedens, Spaniens und der folgenden Nichtregierungsorganisationen haben an den Arbeiten teilgenommen: Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Internationaler Verband der Karosserie- und Anhängerhersteller (CLCCR).
2. Die Arbeitsgruppe stimmte der Tagesordnung und dem Mandat zu. Folgende Dokumente standen auf der Tagesordnung:
  - a) OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25) und informelle Dokumente INF.3 und INF.14 (Vereinigtes Königreich) der Gemeinsamen Tagung im März 2010;
  - b) informelles Dokument INF.20 (UIC) der Gemeinsamen Tagung im März 2010;
  - c) informelles Dokument INF.33 (Portugal) der Gemeinsamen Tagung im März 2010;
  - d) schriftliche Bemerkungen Ungarns zum Dokument OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25);
  - e) schriftliche Bemerkungen Rumäniens zum Dokument OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25);
  - f) Diskussionspapier des Vereinigten Königreichs.
3. Zu Beginn der Arbeitsgruppen-Sitzung gab der Vorsitzende einen kurzen Überblick über die beiden momentan verwendeten Systeme, und zwar einerseits dem RID/ADR-System unter Verwendung der VW/VV-Sondervorschriften und andererseits dem aus den UN-Modellvorschriften übernommenen System unter Verwendung der BK-Codes. Die VW/VV-Sondervorschriften wurden im Laufe der Zeit auf einer Ad-hoc-Basis entwickelt, wobei keine Aufzeichnungen über die Bedeutung und die dem System zugrunde liegenden Grundsätze existieren und offenbar auch kein rationalisierter Ansatz vorliegt. Das UN-System ist jüngerer Datums und wurde von einer Arbeitsgruppe im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter als multimodales System entwickelt. Dieses System deckt momentan einen begrenzten Stoffbereich ab, jedoch könnten nach einer mehrjährigen Eingewöhnungsphase fallweise zusätzliche Stoffe aufgenommen werden.
4. Die Diskussion der Arbeitsgruppe zum Grundsatz der Harmonisierung lieferte Argumente für und gegen eine Harmonisierung. Dabei wurden insbesondere folgende Punkte erwähnt:
  - Während einige Teilnehmer der Ansicht waren, dass die Harmonisierung der beiden Systeme aus Gründen der Sicherheit nicht erforderlich sei, weil das duale System bereits seit mehreren Jahren ohne Probleme existiere, waren andere Teilnehmer der Meinung, dass das VW/VV-System nicht gebrauchstauglich sei.
  - Da der Code BK 1 (bedeckter Schüttgut-Container) nicht in den IMDG-Code übernommen wurde, waren einige Teilnehmer der Meinung, dass eine vollständige Harmonisierung sowieso nicht möglich sei. Andere Teilnehmer argumentierten, dass in der Zukunft der Code BK 1 auch im IMDG-Code eingeführt werden könnte und dass deshalb die Verwendung der in den UN-Modellvorschriften vorgesehenen Codes BK 1 und BK 2 nicht ausgeschlossen werden sollte. Der IMDG-Code lässt momentan eine Beförderung in loser Schüttung nur für eine sehr begrenzte Auswahl von Stoffen zu. Dies könnte jedoch im Rahmen einer zukünftigen Überarbeitung der UN-Modellvorschriften überdacht werden.

- Da die Codes BK 1 und BK 2 nicht sehr viele Einzelheiten enthalten, sollte ein Kompromiss gefunden werden, indem mehrere der im VW/VV-System enthaltenen Einzelheiten beispielsweise in stoffspezifische Vorschriften übernommen werden. Die notwendigen Einzelheiten würden dann als Sondervorschrift aufgenommen werden, allerdings nicht in der gegenwärtigen VW/VV-Form.
- Es bestand allgemeine Einigkeit, dass die Gründe für bestimmte Inhalte der VW/VV-Vorschriften nicht allgemein bekannt sind. Die im Dokument OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25) enthaltenen Vorschläge bedürfen jedoch weiterer Arbeiten und Überprüfungen.
- Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass von ihr keine Änderungen am bestehenden BK-System des RID/ADR vorgeschlagen werden, da dies unter die Zuständigkeit des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter fällt. Eventuell festgestellte Unstimmigkeiten in Bezug auf Bestimmungen der UN-Modellvorschriften sollten zwar diskutiert werden, aber dann dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Behandlung übermittelt werden.
- Es wurde festgestellt, dass einige Stoffe nur im BK-System in loser Schüttung befördert werden dürfen und dass einige Teile der VW/VV-Vorschriften mit denen des BK-Systems identisch sind.
- Es bestand allgemeine Einigkeit, dass die Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung klarer, rationalisierter, moderner und anwenderfreundlicher gefasst werden könnten.

#### **Container, die nicht dem Internationalen Übereinkommen über sichere Container entsprechen**

5. Es wurde erkannt, dass bei einer Streichung des VW/VV-Systems und bei einer irgendwie gearteten Zusammenfassung innerhalb des BK-Systems für einen Container, mit dem eine Beförderung in loser Schüttung durchgeführt wird und der nicht die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) erfüllt, eine Zulassung der zuständigen Behörde erforderlich ist. Bei einigen Teilnehmern führte dies zu Bedenken, da sie der Meinung waren, dass dies momentan nicht vorgeschrieben sei und für die zuständigen Behörden Auswirkungen im Bereich der Kosten und des Personals haben würde. Einige Teilnehmer argumentierten jedoch, dass das Zulassungsverfahren keine Belastung für die zuständige Behörde darstellen müsste (Deutschland und das Vereinigte Königreich stellten der Arbeitsgruppe ihr kürzlich entwickeltes Zulassungssystem vor) oder im RID/ADR alternativ auch ein gemeinsames Zulassungsverfahren aufgenommen werden könnte, das die zuständigen Behörden weiter entlasten könnte.
6. Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass für den weiteren Fortschritt der Arbeiten eine Einigung zu diesem Grundsatz erzielt werden müsste. Eine Mehrheit der Arbeitsgruppe war aus diesem Grund für die Entwicklung eines Textes im RID/ADR, der Kriterien für ein Zulassungsverfahren für BK-Container enthält und der die Entwicklung eigener Zulassungskriterien und -verfahren durch jede einzelne zuständige Behörde des RID/ADR unnötig macht.
7. Mit dieser mit der Mehrheit der Teilnehmer erzielten Einigung setzte die Arbeitsgruppe ihre Arbeit mit der Überprüfung jeder einzelnen Zuordnung eines VW/VV-Codes anhand des Dokuments OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25) fort.

#### **Codes VW 1 und VV 1**

8. Diese Codes enthalten keine besonderen Anforderungen und sind hauptsächlich Stoffen der Klasse 4.1 Verpackungsgruppe III zugeordnet, mit zwei Ausnahmen: UN 1408 Ferrosilicium (Klasse 4.3) und UN 3077 Umweltgefährdender Stoff, fest, n.a.g. (Klasse 9). Es wurde bemerkt, dass bedeckte Kleincontainer offenbar ausgeschlossen sind, jedoch konnte niemand

diesen Umstand erklären oder den Nachweis erbringen, warum diese Art der Beförderung unsicher ist.

Schlussfolgerung 1: Mit Ausnahme eines Teilnehmers war sich die Arbeitsgruppe einig, für die Stoffe, denen momentan der Code VW 1/VV 1 zugeordnet ist, die Codes BK 1 und BK 2 zu verwenden. Diese Bestimmung würde auch Kleincontainer umfassen.

### **Codes VW 1 und VW 5 / VV 1 und VV 5**

9. Diese Kombination ist nur einem Stoff (UN 3170, Klasse 4.3, Verpackungsgruppe III) zugeordnet. Es wurde bemerkt, dass dieser Eintragung bereits die Codes BK 1 und BK 2 zugeordnet sind und dass sich die beiden VW/VV-Sondervorschriften widersprechen. Die Sondervorschrift VW 5/VV 5 legt fest, dass "besonders eingerichtete" Wagen/Fahrzeuge verwendet werden müssen, wobei nicht hervorgeht, was damit gemeint ist. Darüber hinaus müssen sie "luftdicht verschlossen" sein, wobei der Begriff "luftdicht verschlossen" nicht definiert ist.

Schlussfolgerung 2: Der Begriff "besonders eingerichtet" erscheint in einer Reihe von VW/VV-Codes, ist jedoch an keiner Stelle definiert. Innerhalb der Arbeitsgruppe bestand kein Einvernehmen über die Bedeutung dieses Begriffs.

Schlussfolgerung 3: Mit Ausnahme eines Teilnehmers war sich die Arbeitsgruppe einig, die bestehende Zuordnung der BK-Codes beizubehalten.

### **Codes VW 2 und VV 2**

10. Diese Codes sind nur einer Eintragung (UN 1334, Klasse 4.1, Verpackungsgruppe III) zugeordnet. Es stellte sich die Frage, warum sich diese Zuordnung von anderen Stoffen der Klasse 4.1 Verpackungsgruppe III unterscheidet. Die Sondervorschriften legen fest, dass die Wagen/Fahrzeuge aus Metall sein müssen und dass eine nicht brennbare Decke/Plane verwendet werden muss. Jedoch wurde festgestellt, dass die Verpackungsanweisungen für diesen Stoff (P 002, IBC 08 und LP 02) diese Anforderung nicht enthalten. Es wurde auch festgestellt, dass im IMDG-Code erwähnt ist, dass Naphthalen entzündbare Dämpfe abgibt.

Schlussfolgerung 4: Es wurde beschlossen, die Zuordnung der Codes BK 1 und BK 2 beizubehalten und eine Sondervorschrift hinzuzufügen, dass Oberflächen, die mit dem Stoff in Berührung kommen, aus Metall sein müssen.

### **Codes VW 3 und VV 3**

11. Diese Codes sind nur drei UN-Nummern verschiedener Klassen und Verpackungsgruppen zugeordnet. Es ist nicht klar, warum Unterschiede zwischen den Vorschriften für die Schiene und die Straße bestehen. Die Sondervorschrift VW 3 legt zusätzlich fest, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden müssen, um ein Austreten des Inhalts, insbesondere von anteiligen flüssigen Stoffen zu verhindern. Beide Sondervorschriften fordern eine "ausreichende Belüftung", was nach Ansicht der Arbeitsgruppe eine notwendige zusätzliche Bedingung zu den BK 1- und BK 2-Vorschriften darstellt und durch Verwendung einer Sondervorschrift für diese Stoffe festgelegt werden könnte.

Schlussfolgerung 5: Diesen Stoffen sind die Codes BK 1 und BK 2 zuzuordnen.

Schlussfolgerung 6: Diesen Stoffen ist eine Sondervorschrift zuzuordnen, die festlegt, dass eine Belüftung erforderlich ist.

Schlussfolgerung 7: Der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter wird gebeten, sich mit der Anforderung der "ausreichenden Belüftung" für bestimmte Stoffe und der Vorschrift "dicht oder zum Beispiel durch eine geeignete und ausreichend feste Innenauskleidung abgedichtet" für die UN-Nummer 3175 auseinanderzusetzen.

#### **Codes VW 4 und VV 4**

12. Diese Codes sind Stoffen der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III zugeordnet. Wiederum besteht hier die Vorschrift, Container aus Metall zu verwenden. Darüber hinaus wird die Anwendung der Sondervorschrift bei bestimmten Eintragungen (UN-Nummern 2008, 2009, 2210, 2545, 2546, 2881, 3189 und 3190) auf die Beförderung von festen Abfällen in loser Schüttung beschränkt. Da diese Stoffe selbsterhitzend sind, wurde beschlossen, die Anforderung von Containern aus Metall beizubehalten. Es wurde jedoch vereinbart, dass stattdessen auch eine nicht brennbare Auskleidung verwendet werden darf.

Schlussfolgerung 8: Diesen Stoffen sind die Codes BK 1 und BK 2 zuzuordnen.

Schlussfolgerung 9: Diesen Stoffen ist eine Sondervorschrift zuzuordnen, die festlegt, dass eine metallene Umschließung oder eine nicht brennbare Auskleidung erforderlich ist.

Schlussfolgerung 10: Die Gemeinsame Tagung wird um Entscheidung gebeten, ob es notwendig ist, bei den aufgeführten acht Eintragungen die Beförderung in loser Schüttung auf feste Abfälle zu beschränken.

#### **Codes VW 5 und VV 5**

13. Diese Codes sind hauptsächlich Eintragungen der Klasse 4.3 Verpackungsgruppe III zugeordnet, mit Ausnahme von zwei Stoffen der Verpackungsgruppe II. Es wurde vorgeschlagen, für diese Stoffe den Code BK 2 anzuwenden. Der Vorsitzende stellte die Frage, was unter "luftdicht verschlossen" zu verstehen ist, da dieser Begriff im RID/ADR nicht definiert ist. Einige Teilnehmer waren der Ansicht, dass es sich dabei um einen strengeren Begriff als "wasserdicht" handelt und dass diese Vorschrift beibehalten werden müsste, da die erfassten Stoffe in Berührung mit Wasser gefährliche Gase entwickeln können. Es wurde angeregt, dass dies durch eine Sondervorschrift abgedeckt werden könnte.

Schlussfolgerung 11: Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, die Erarbeitung einer Erläuterung des Begriffs "luftdicht verschlossen", insbesondere bei der Beförderung in loser Schüttung ins Auge zu fassen.

Schlussfolgerung 12: Den Stoffen der Klasse 4.3 Verpackungsgruppen II und III den Code BK 2 und eine Sondervorschrift zuzuordnen, die den Begriff "luftdicht verschlossen" präzisiert.

#### **Codes VW 5 und VW 7 / VV 5 und VV 7**

14. Diese Codes sind zwei Stoffen der Klasse 4.3 Verpackungsgruppe III zugeordnet (UN 1405 und UN 2844). Die Arbeitsgruppe stellte die Frage, warum die Sondervorschrift VW 7/VV 7 vorschreibt, dass der Stoff in Stücken vorliegen muss, und warum diese Eintragungen anders behandelt werden als andere Stoffe derselben Klasse und Verpackungsgruppe. Es bestand die Ansicht, dass die im Vergleich zu Pulver geringere Oberfläche von Stücken zu diesem Unterschied in den Vorschriften für diese Stoffe führt. Ihr Aggregatzustand führt zu ihrer Klassifizierung.

Schlussfolgerung 13: Beiden Eintragungen die Codes BK 1 und BK 2 zuordnen, sofern der Stoff in Stücken vorliegt. Stoffen, die in anderer Form vorliegen, sollte nur der Code BK 2 zugeordnet werden.

Schlussfolgerung 14: Den Eintragungen, denen der Code BK 2 zugeordnet ist, die Sondervorschrift zuordnen, die den Begriff "luftdicht verschlossen" präzisiert.

### **Codes VW 6 und VV 3**

15. Diese Codes sind einem Stoff zugeordnet (UN 3170, Klasse 4.3, Verpackungsgruppe II). Es wurde die Frage gestellt, warum im Gegensatz zur Verpackungsgruppe III der UN-Nummer 3175 (siehe Absatz 9) für die Verpackungsgruppe II kein luftdichter Verschluss gefordert wird. Da die Sondervorschriften VW 6 und VV 3 gegensätzliche Vorschriften enthalten, bestand Einigkeit, dass ihre derzeitige Zuordnung nicht sinnvoll ist.

Schlussfolgerung 15: Wie bei den anderen Stoffen der Klasse 4.3 wird vereinbart, diesen Stoffen die Codes BK 1 und BK 2 zuzuordnen, wenn sie in Stücken vorliegen, und den Code BK 2, wenn sie in anderer Form vorliegen.

### **Codes VW 7 und VV 7**

16. Dieser Code gilt für UN 1405 Calciumsilicid, Klasse 4.3, Verpackungsgruppe II.

Schlussfolgerung 16: Dieser Stoff sollte wie andere Stoffe der Klasse 4.3 behandelt werden. Das Sekretariat wird gebeten, die ursprünglichen Dokumente zu dieser Frage herauszusuchen, um die Gründe für die Zuordnung dieser Sondervorschrift zu dieser Eintragung und anderen Stoffen der Klasse 4.3, die in Stücken vorliegen, herauszufinden.

### **Codes VW 8 und VV 8**

17. Diese Codes sind Eintragungen der Klasse 5.1 Verpackungsgruppen II und III zugeordnet. Aus diesen Sondervorschriften wurden zwei Fragestellungen abgeleitet, und zwar erstens zu den festgelegten Bauvorschriften und zweitens zu dem Umstand, dass für Straßenbeförderungen eine "geschlossene Ladung" gefordert wird. In Bezug auf die erste Frage wurde festgestellt, dass die allgemeinen Vorschriften der Unterabschnitte 7.3.2.5 und 7.3.1.6 bereits Fragen der Verträglichkeit des Stoffes mit dem Container abdecken und eine ähnliche Bedeutung wie der Text der Sondervorschriften VW 8 und VV 8 haben. Es wurde jedoch die Meinung vertreten, dass der Text des Unterabschnitts 7.3.2.5 geändert werden könnte, um festzulegen, dass der Stoff nicht mit irgendeinem brennbaren Material in Berührung kommen darf. In Bezug auf die zweite Frage wurde erkannt, dass es sich dabei um einen alten und möglicherweise unnötigen Text handelt, auch wenn der Begriff "geschlossene Ladung" in Abschnitt 1.2.1 definiert ist. Zu der Fragestellung, ob die Vorschrift der geschlossenen Ladung bei einer Verknüpfung des bestehenden Texts des Unterabschnitts 7.3.1.12 mit Unterabschnitt 7.3.1.7 unnötig wird, waren die Meinungen in der Arbeitsgruppe geteilt.

Schlussfolgerung 17: Die Arbeitsgruppe wird die Codes BK 1 und BK 2 mit einer Anregung an den UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter empfehlen, dass Änderungen in Unterabschnitt 7.3.2.5 vorgenommen werden.

Schlussfolgerung 18: Zur ursprünglichen Absicht dieser Vorschriften sind weitere Klarstellungen erforderlich.

### **Codes VW 9 und VV 3**

18. Diese Codes sind drei Stoffen der Klasse 9 Verpackungsgruppen II und III zugeordnet. Die Arbeitsgruppe war sich unsicher, warum Unterschiede zwischen den Vorschriften für den Straßen- und den Eisenbahnverkehr bestehen und warum der zweite Satz der Sondervorschrift VW 9 nur für Stoffe der Klasse 8 gilt. Es waren auch Fragen aufgetaucht, warum eine Belüftung vorgeschrieben ist.

Schlussfolgerung 19: Diesen Stoffen sollten die Codes BK 1 und BK 2 zugeordnet werden, und es sollte geprüft werden, ob eine Belüftung notwendig ist.

### **Codes VW 9 und VV 9**

19. Diese Codes sind Stoffen der Klasse 6.1 Verpackungsgruppe III und der Klasse 8 Verpackungsgruppe II (drei Eintragungen) und Verpackungsgruppe III zugeordnet. Als Hauptproblem wurde festgestellt, dass diese Sondervorschriften für Container für Stoffe der Klasse 8 eine Ausrüstung mit einer geeigneten und ausreichend festen Innenauskleidung fordern, um (auch wenn dies nicht im Text erwähnt ist) eine Langzeitkorrosion zu verhindern. Spanien war der Meinung, dass der Code BK 1 nicht für feinkörnige Stoffe der Klasse 6.1 zugelassen werden sollte, da bedeckte Container durch Wind beeinträchtigt werden könnten. Spanien wird der Gemeinsamen Tagung eventuell ein Dokument unterbreiten, in dem die Streichung der Vorschriften vorgeschlagen wird, die eine Beförderung in gedeckten Containern zulassen.

Schlussfolgerung 20: Die Mehrheit stimmte der Zuordnung der Codes BK 1 und BK 2 zu diesen Stoffen zu.

Schlussfolgerung 21: Für eine Änderung des Unterabschnitts 7.3.2.8 der UN-Modellvorschriften sollte ein Antrag vorbereitet werden, um die Anforderung einer geeigneten und ausreichend festen Innenauskleidung für Stoffe der Klasse 8 festzuschreiben, damit sowohl der Schüttgut-Container als auch der Wagen/die Beförderungseinheit vor Korrosionsschäden geschützt ist.

### **Codes VW 10 und VV 10**

20. Diese Codes sind zwei UN-Nummern (UN 3243 und UN 3244) zugeordnet, denen bereits die Codes BK 1 und BK 2 zugeordnet sind. Das Hauptanliegen bestand hier in der Sicherstellung, dass die Container wasserdicht sind, da die Stoffe Flüssigkeiten enthalten.

Schlussfolgerung 22: Die Arbeitsgruppe stimmte zu, dass diesen Stoffen dieselbe Sondervorschrift wie für UN 3175 (siehe Absatz 11) zugeordnet wird, wonach die Umschließung dicht sein oder abgedichtet werden muss.

### **Codes VW 11 und VV 11**

21. Diese Codes sind dem Stoff UN 3291 Klinischer Abfall, Klasse 6.2, Verpackungsgruppe II zugeordnet, dem bereits der Code BK 2 zugeordnet ist. Der Vorsitzende wies auf die Bemerkungen Ungarns bezüglich der Kosten bei der Verwendung des BK-Systems anstelle des VW/VV-Systems für die UN-Nummer 3291 hin. Andere Teilnehmer schlossen sich diesem Standpunkt an. Es wurde jedoch argumentiert, dass der Absatz 7.3.2.6.2 bereits umfassende Vorschriften für die UN-Nummer 3291 enthält. Das Interesse konzentrierte sich auf die Anforderung eines "luftdichten Verschlusses" ("hermetically closed") in der Sondervorschrift VW 11 und "luftdichter Anschlüsse" ("airtight connections") in der Sondervorschrift VV 11. Während der Diskussion wurde klar, dass die Arbeitsgruppe mehr Informationen darüber benötigt, wie die zuständigen Behörden momentan die Sondervorschriften VW 11 und VV 11 erfüllen.

Schlussfolgerung 23: Es wurde vereinbart, diese Diskussion erst dann weiterzuführen, nachdem Fachleute der Gesundheitspflege konsultiert werden konnten. Die Gemeinsame Tagung sollte dann über die für die UN-Nummer 3291 geltenden Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung entscheiden.

#### **Codes VW 12 und VV 12**

22. Diese Codes wurden einer Eintragung (UN 3257 Erwärmter flüssiger Stoff, n.a.g.) zugeordnet. Es bestand nicht die Absicht, diese Sondervorschriften durch einen BK-Code zu ersetzen. Stattdessen sollte der derzeitige Wortlaut in eine Sondervorschrift auf der Basis der Sondervorschrift 232 der UN-Modellvorschriften überführt werden.

Schlussfolgerung 24: Der Inhalt der Sondervorschriften VW 12 und VV 12 wird beibehalten, jedoch als Sondervorschrift in Kapitel 3.3 aufgenommen.

#### **Codes VW 13 und VV 13**

23. Diese Codes sind ebenfalls einer Eintragung (UN 3258 Erwärmter fester Stoff, n.a.g.) zugeordnet. Die Diskussion entsprach der zuvor zu den Sondervorschriften VW 12 und VV 12 geführten Diskussion.

Schlussfolgerung 25: Der Inhalt der Sondervorschriften VW 13 und VV 13 wird beibehalten, jedoch als Sondervorschrift in Kapitel 3.3 aufgenommen.

#### **Codes VW 14 und VV 14**

24. Diese Codes sind vier Eintragungen der Klasse 8 (gebrauchte Batterien) zugeordnet. Es wurde nicht angeregt, diesen Eintragungen einen BK-Code zuzuordnen. Stattdessen sollte eine Sondervorschrift für die Beförderung in loser Schüttung aufgenommen werden.

Schlussfolgerung 26: Der Inhalt der Codes VW 14 und VV 14 wird beibehalten, jedoch als Sondervorschrift aufgenommen. Über die Fundstelle dieses Textes muss noch eine Entscheidung getroffen werden.

#### **Codes VW 15 und VV 15**

25. Diese Codes sind vier Eintragungen der Klasse 9 Verpackungsgruppe II zugeordnet und decken polychlorierte Biphenyle usw. ab. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass ein Teil des Textes erst kürzlich von der Gemeinsamen Tagung für eine Inkraftsetzung im Jahr 2013 auf den neuesten Stand gebracht wurde. Im Prinzip sind diese Stoffe inerten festen Stoffen, die giftige und ätzende Stoffe enthalten, ähnlich (siehe Absatz 20) und könnten den Codes BK 1 und BK 2 zugeordnet werden.

Schlussfolgerung 27: Die Mehrheit stimmte zu, dass diesen Eintragungen die Codes BK 1 und BK 2 zugeordnet werden können, jedoch mit einer Sondervorschrift, welche die Einzelheiten der vorgeschriebenen Konzentrationsgrenzwerte und eine Bestimmung bezüglich "dicht oder zum Beispiel durch eine geeignete und ausreichend feste Innenauskleidung abgedichtet" enthält.

#### **Codes VW 16 und VV 16, VW 17 und VV 17**

26. Alle diese Codes sind Eintragungen der Klasse 7 zugeordnet. Da der derzeitige Text dieser Sondervorschriften auf einen anderen Absatz des RID/ADR (4.1.9.2.3) verweist, bestand die Ansicht, dass diese Codes überflüssig sind.

Schlussfolgerung 28: Bei diesen Eintragungen wird in der Tabelle A der Hinweis "siehe 4.1.9.2.3" eingefügt.

### **Fundstelle neuer Sondervorschriften im RID/ADR**

27. Nach einer längeren Diskussion über die am besten geeignete Fundstelle der neuen Sondervorschriften und unter Berücksichtigung der Anwender dieser Vorschriften und des Bedürfnisses dieser Anwender, alle Sondervorschriften an derselben Stelle vorzufinden, wurde vereinbart, dass die neuen Sondervorschriften in Kapitel 7.3 des RID/ADR aufgeführt und deshalb in der Spalte 17 der Tabelle A in Bezug genommen werden sollten. Die Arbeitsgruppe traf keine Entscheidung über die Art der Nummerierung oder des Verweises, vorgeschlagene Beispiele waren jedoch:
- BKe 1, BKe 2, BKe 3 usw.
  - K 1, K 2, K 3 usw.
  - BKSP 1, BKSP 2, BKSP 3 usw.

### **Fundstelle der RID/ADR-Codes für die Beförderung in loser Schüttung**

28. Da BK-Codes für die multimodale Beförderung in loser Schüttung bereits in der Spalte 10 der Tabelle A enthalten sind, die auch mit der Referenzierung in den UN-Modellvorschriften angepasst ist, bestand Widerstand innerhalb der Arbeitsgruppe, diese Codes aus der Spalte 10 zu entfernen. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass eine Notwendigkeit für die Unterscheidung zwischen multimodal zulässigen Beförderungen in loser Schüttung und nur auf Schiene und Straße zulässigen Beförderungen besteht.
29. Die Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dass die Verweise in Bezug auf die multimodale Beförderung in loser Schüttung weiterhin in der Spalte 10 der Tabelle A erscheinen sollten und dass die Spalte 17 für den Verweis auf Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung verwendet werden sollte, die nur auf Schiene und Straße erfolgen. Diese Vorgehensweise würde sicherstellen, dass im RID/ADR alle Informationen für die Eisenbahn- und Straßenbeförderung in loser Schüttung an einer Stelle gefunden werden könnten.

### **Container, die nicht dem CSC entsprechen, und Modell für die Zulassung durch die zuständige Behörde**

30. In der Arbeitsgruppe wurde die Befürchtung geäußert, dass bei einer Streichung des VW/VV-Systems im RID/ADR und einer Einführung des BK-Systems auf die zuständigen Behörden zusätzliche Kosten und ein erhöhter Personalbedarf im Zusammenhang mit der Zulassung von BK-Containern zukommen würden, die nicht dem CSC entsprechen. Gemäß Unterabschnitt 6.11.4.4 unterliegen diese Container der Zulassung durch die zuständige Behörde, welche die Bezeichnung eines Codes für den Typ des Containers (d.h. BK 1 oder BK 2) und, sofern angemessen, Vorschriften für die Prüfung umfasst. Bei der Verwendung des VW/VV-Systems ist eine Zulassung durch die zuständige Behörde nicht erforderlich.
31. Ein Teilnehmer vertrat die Meinung, dass die Mehrheit der Container, die nicht dem CSC entsprechen, Ladeabteile von Wagen und Fahrzeugen seien. Da sich die Zulassung nur auf die Festigkeit und die mechanische Beständigkeit solcher Ladeabteile und deren Zubehörteile erstreckt, wurde argumentiert, dass die Zulassungsregeln unabhängig von den gefährlichen Eigenschaften der Güter seien (vergleichbar mit den Vorschriften der Unterabschnitte 6.11.3.1 bis 6.11.3.3 für CSC-Container) und dass damit der Zuständigkeitsbereich des RID/ADR überschritten würde (der beim Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29) und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) liegt).
32. Die Arbeitsgruppe erörterte eine Entlastung der zuständigen Behörden durch die Entwicklung technischer RID/ADR-Spezifikationen für die Zulassung von Containern im RID/ADR, die nicht dem CSC entsprechen. Einige Teilnehmer vertraten die Auffassung, dass es unmöglich sei, alle notwendigen technischen Daten für alle Arten von Containern aufzunehmen. Die bereits in

Unterabschnitt 6.11.4.2 enthaltenen allgemeinen Vorschriften für Container, die nicht dem CSC entsprechen, wurden von einigen Teilnehmern der Arbeitsgruppe als unzureichend für eine Zulassung durch die zuständige Behörde angesehen.

33. Es wurde darauf hingewiesen, dass keine Gründe gegen die Ausdehnung des Textes des Abschnitts 6.11.3, der Vorschriften für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von CSC-Containern enthält, auf alle Arten von Containern sprechen würden (insbesondere die Absätze 6.11.3.1.3 bis 6.11.3.2.3). Dieser bereits akzeptierte Text könnte auch technische Spezifikationen für Container liefern, die nicht dem CSC entsprechen. Es wurde erkannt, dass sich der Text ursprünglich nur auf Eisenbahn- und Straßenbeförderungen bezog. Zu der Frage, wie auf die Kriterien für Container verwiesen werden könnte, um die Notwendigkeit einer Zulassung durch die zuständige Behörde zu vermeiden, wurde ein Textentwurf für den Abschnitt 6.11.4 des RID/ADR entwickelt. In diesem Text werden die Bauvorschriften für diese Container durch Verweise auf bestehende Baunormen, wie UIC-Merkblätter, präzisiert. Wenn keine Baunormen zur Verfügung stehen, werden die allgemeinen Vorschriften des Unterabschnitts 6.11.4.2 zusammen mit den Absätzen 6.11.3.1.3 bis 6.11.3.2.3 als Basisvorschriften verwendet.
34. Einige Teilnehmer stimmten dieser Vorgehensweise nicht zu und machten darauf aufmerksam, dass diese Basisvorschriften für den Anfang als unzureichend anzusehen seien und dass in vielen Fällen (z.B. für Straßenfahrzeuge) keine geeigneten Baunormen zur Verfügung stünden.

### **Übergangsvorschriften**

35. Im ursprünglichen Antrag des Vereinigten Königreichs im Dokument OTIF/RID/RC/2010/25 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25) war vorgesehen, die Weiterverwendung bestehender Schüttgut-Container bis zum Ende ihrer Lebensdauer zuzulassen, solange sie noch gebrauchstauglich sind. Die neuen BK-Vorschriften könnten in die RID/ADR/ADN-Ausgabe 2013 aufgenommen werden, wobei ihre Einhaltung erst ab 1. Juli 2015 vorgeschrieben würde.
36. Die Mehrheit stimmte diesen Übergangsvorschriften zu, jedoch wurde die Notwendigkeit erkannt, Schüttgut-Container, die unter dem alten System weiterverwendet werden, zu identifizieren oder zu kennzeichnen. Um diese Notwendigkeit zu vermeiden, wurde vereinbart, dass alte Schüttgut-Container beispielsweise innerhalb von fünf Jahren erneut beurteilt werden und dann nach den neuen Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung verwendet werden können. Wenn der Schüttgut-Container innerhalb dieses Zeitraums nicht erneut beurteilt wurde, darf er nicht mehr für die Beförderung gefährlicher Güter in loser Schüttung verwendet werden.

### **Kennzeichnung**

37. Container, die dem CSC entsprechen, müssen mit einem Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sein. Derzeit besteht keine Kennzeichnungsvorschrift für Container, die nicht dem CSC entsprechen und dem Abschnitt 6.11.4 unterliegen, oder für Container, auf die die RID/ADR-Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung angewendet werden. Es wurde argumentiert, dass von den Herstellern von Schüttgut-Containern bei der Entwicklung eines neuen Baumusters verlangt werden könnte, sich für die Ausstellung einer eindeutigen Identifizierungsnummer an die zuständige Behörde zu wenden. In diesem Fall würde der Hersteller und nicht die zuständige Behörde die Übereinstimmung mit dem RID/ADR erklären.
38. Einige Teilnehmer erklärten, dass die Einführung eines ähnlichen Verfahrens, wie es bereits für die Beförderung von Feuerwerkskörpern entwickelt wurde, keine Belastung für die zuständige Behörde darstellen würde. Dadurch wird auch sichergestellt, dass die zuständigen Behörden im Meldeverfahren so stark oder so wenig wie möglich beteiligt sind.
39. Eine Mehrheit der Arbeitsgruppe stimmte zu, dass ein solches System für die Kennzeichnung von BK-Containern eingerichtet werden könnte.

**Beförderungspapier**

40. Die Arbeitsgruppe war der Meinung, dass die Angabe "Schüttgut-Container BK (x) von der zuständigen Behörde von ... zugelassen", die für Schüttgut-Container in Übereinstimmung mit Abschnitt 6.11.4 vorgeschrieben ist, für die Beförderung in loser Schüttung in Übereinstimmung mit Abschnitt 7.3.3 trotz der Tatsache, dass dies eine Nichtübereinstimmung mit den UN-Modellvorschriften darstellt, nicht eingeführt werden muss.

**Schlussfolgerung der Arbeitsgruppe**

41. Der Bericht einschließlich der offenen Fragen wird der Gemeinsamen Tagung im März 2011 zur Beratung unterbreitet.
  42. Das Vereinigte Königreich wird einen Entwurfsvorschlag für die Änderung der Vorschriften in Übereinstimmung mit den Diskussionsergebnissen der Arbeitsgruppe vorbereiten und dabei diejenigen Texte hervorheben, für die Grundsatzentscheidungen der Gemeinsamen Tagung erforderlich sind. Nach einer Kommentierung des Entwurfstextes, der nach der Arbeitsgruppensitzung versandt wird, steht es einem oder mehreren Teilnehmern offen, diesen Text als formellen Antrag der Gemeinsamen Tagung im März 2011 zu unterbreiten.
  43. Dieser Textentwurf wird der Gemeinsamen Tagung im Dokument OTIF/RID/RC/2011/16 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16) unterbreitet.
-