

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 22

3. September 2012

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 17. bis 21. September 2012)

Tagesordnungspunkt 6: Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zum Dokument OTIF/RID/RC/2012/22– ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/22 des Europäischen Rats der Farben-, Druckfarben- und Künstlerfarben-Industrie (CEPE)

Einleitung

1. CEPE regt mit Dokument OTIF/RID/RC/2012/22 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/22 die Vereinfachung der Angabe umweltgefährdender Stoffe bzw. Meeresschadstoffe im Beförderungspapier an und schlägt vor, ein "Symbol" zu entwickeln, das als Alternative zu den vorgeschriebenen Ausdrücken "UMWELTGEFÄHRDEND", "MEERESSCHADSTOFF" und "MEERESSCHADSTOFF/UMWELTGEFÄHRDEND" verwendet werden kann.
2. CEPE ist der Meinung, dass "MP/EH" ein geeignetes "Symbol" wäre, um im Beförderungspapier das Vorhandensein umweltgefährdender Stoffe bzw. Meeresschadstoffe verkehrsträgerübergreifend zu dokumentieren.
3. Die UIC begrüßt diesen Vorstoß grundsätzlich, regt aber mit Blick auf telematische Anwendungen und aufgrund bestehender Problematiken zur Übermittlung der Informationen im internationalen Eisenbahnverkehr an, die Dokumentation umweltgefährdender Stoffe nicht mittels eines Symbols, sondern im Rahmen der gemäß Absatz 5.4.1.1.1 erforderlichen Angaben im Beförderungspapier zu regeln.
4. Hierzu wird vorgeschlagen, dem in Absatz 5.2.1.8.3 beschriebenen Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe eine "Nummer" zuzuordnen und diese Nummer nach der gemäß Absatz 5.4.1.1.1 c), 3. Anstrich erforderlichen Angabe der ersten Nummer der Gefahrezetelmuster (Hauptgefahr) in Klammern (an letzter Stelle) anzugeben.

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.

5. Zur Wahrung der Systematik würde es sich anbieten, das in Absatz 5.2.1.8.3 abgebildete Kennzeichen mit Muster "9.1" zu bezeichnen. Die Dokumentationsvorschriften in Absatz 5.4.1.1.1 c), 3. Anstrich müssten entsprechend angepasst werden.
6. Es soll keine Zuweisung des Kennzeichenmusters zu den Stoffen in der Tabelle 3.2 erfolgen. Die Verantwortlichkeiten bezüglich Einstufung, Kennzeichnung etc. bleiben unverändert.

Anregung zur Anpassung der Rechtsvorschriften zur Dokumentation umweltgefährdender Stoffe/Meeresschadstoffe

7. Dem Kennzeichen in Absatz 5.2.1.8.3 die Kennzeichenmuster-Nummer "9.1" zuordnen.
8. Den dritten Anstrich des Absatzes 5.4.1.1.1 c) am Ende wie folgt ergänzen:

"Bei Stoffen, die den Klassifizierungskriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 entsprechen sowie bei den UN-Nummern 3077 und 3082 ist die Nummer des Kennzeichenmusters 9.1 nach der/den Nummer/Nummern der anwendbaren Gefahrzettelmuster in Klammern an letzter Stelle anzugeben."

9. Folgeänderungen:
 - Absatz 5.4.1.1.18 streichen.
 - Im vierseitigen Muster der schriftlichen Weisungen gemäß Unterabschnitt 5.4.3.4 dem Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe die Kennzahl "9.1" zuordnen.
10. Beispiele für die angeregte Dokumentation umweltgefährdender Stoffe im Beförderungspapier:
 - "UN 1203 BENZIN, 3 (9.1), II";
 - "UN 2333 ALLYLACETAT, 3 (6.1, 9.1), II";
 - "UN 3066 FARBE, 8 (9.1), III";
 - "UN 3469 FARBE, ENTZÜNDBAR, ÄTZEND, 3 (8, 9.1), III".

Anregung zum weiteren Vorgehen

11. Falls der Vorschlag grundsätzliche Akzeptanz in der Gemeinsamen Tagung findet, sollte er zunächst an das DSC herangetragen und aufgrund der grundsätzlichen und verkehrsträgerübergreifenden Bedeutung anschließend im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses erörtert werden. Bei dieser Gelegenheit wird angeregt, das Vorgehen auch für die übrigen, vom Gefahrgutrecht geforderten Kennzeichen zu prüfen.

Begründung

12. Die vorgeschlagenen Änderungen würden telematische Anwendungen verkehrsträgerübergreifend erleichtern (unter anderem Erstellung von Beförderungspapieren, Identifikation von Gefahrgutkennzeichnungen) und zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften führen. Ferner würde es den Beförderern erleichtert, im Rahmen ihrer Pflichtenstellung gemäß Unterabschnitt 1.4.2.2 das Vorhandensein der vorgeschriebenen Kennzeichen an Wagen, Fahrzeugen, Ladeeinheiten etc. zu prüfen.