

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/2012/8
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/8)

19. Dezember 2011

Original: Französisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 19. bis 23. März 2012)

Tagesordnungspunkt 8: Verschiedenes

Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften

Mitteilung der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Das Dangerous Goods Panel (DGP) der ICAO sollte die Schwierigkeiten berücksichtigen, die sich für Gegenstände der Unterklasse 1.4S, die gemäß Kapitel 3.4 befördert werden, bei der Landbeförderung ergeben können.

Zu treffende Entscheidung:

Das DGP der ICAO sollte gebeten werden, seine Entscheidung, die Vorschriften des Kapitels 3.4 auf Gegenstände der Unterklasse 1.4S nicht anzuwenden, zu überdenken.

Damit zusammenhängende Dokumente:

informelles Dokument INF.40 der vierzigsten Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

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.

1. Bei seiner vierzigsten Tagung wurde der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter im informellen Dokument INF.40 über die Beschlüsse des DGP der ICAO informiert. Darunter befand sich unter Punkt 5 auch der Beschluss des DGP, die Vorschriften des Kapitels 3.4 nicht auf Gegenstände der Unterklasse 1.4S anzuwenden. Hintergrund war, dass sich im Luftverkehr die Anforderungen für diese Versandstücke mit begrenzten Mengen nicht von denen unterscheiden, die für nicht gemäß Kapitel 3.4 beförderte Versandstücke gelten.
2. Dieser Beschluss könnte in den Fällen Probleme verursachen, in denen innerhalb einer Transportkette auf einer Teilstrecke auch eine Landbeförderung vorgesehen ist. Bei derartigen Sendungen müsste das Versandstück mit den entsprechenden Gefahrzetteln versehen sein und zusätzlich müsste, wie bei allen Beförderungen gefährlicher Güter, bei denen die Ausnahmen des Kapitels 3.4 nicht gelten, eine "Dangerous Goods Declaration" mitgeführt werden. Für den Landtransport könnten somit die in Kapitel 3.4 vorgesehenen Erleichterungen nicht genutzt werden. Stattdessen würde das gesamte RID/ADR/ADN gelten. Das Beförderungspapier müsste mit allen für die Landbeförderung nötigen Informationen ergänzt werden (z.B. Tunnelbeschränkungscode, Anweisungen für den Fahrzeugführer, Ausbildung des Fahrzeugführers usw.).
3. Ebenfalls unter Punkt 5 des informellen Dokuments INF.40 heißt es, dass im Luftverkehr Versandstücke, die mit der für andere Verkehrsträger geltenden Kennzeichnung des Kapitels 3.4 versehen sind, ohne weiteres anerkannt würden. Im Gegensatz zum Luftverkehr wird in Kapitel 3.4 jedoch nicht verlangt, Versandstücke mit einer Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 zusätzlich noch mit Gefahrzetteln zu versehen, so dass ein Versandstück, das nach den Vorschriften des Kapitels 3.4 RID/ADR/ADN lediglich mit der Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 versehen ist, nicht zwangsläufig mit den Bezeichnungsvorschriften des Luftverkehrs übereinstimmt. Auf dem Versandstück fehlen die Gefahrzettel. Das Versandstück müsste sowohl mit der Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 als auch mit den Gefahrzetteln versehen sein. Andererseits würden eine Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.8 im Luftverkehr für Gegenstände der Unterklasse 1.4S nicht akzeptiert, so dass der Absender, falls er bei seiner Sendung von den Ausnahmeregelungen des Kapitels 3.4 profitieren will, zwangsläufig die Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 und die in Kapitel 4 des Teils 3 der Technischen Anweisungen der ICAO geforderten Gefahrzettel und Kennzeichnungen anbringen müsste. Obwohl dies nicht ausdrücklich in den Vorschriften festgehalten ist, wird das Vorhandensein von Gefahrzetteln als inkompatibel mit dem Vorhandensein einer LQ-Kennzeichnung interpretiert. Das gleichzeitige Vorhandensein einer Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 und von Gefahrzetteln könnte daher im Landverkehr zu Problemen führen, sofern dies im Text nicht genauer erläutert wird.
4. Problematisch ist, dass weder der Absender noch die Kontrollbehörden in den Vorschriften des Kapitels 3.4 über diesen Umstand aufgeklärt werden. Die einfachste Lösung wäre, wenn das DGP für diese Sendungen eine Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.8 akzeptieren könnte. Die Gemeinsame Tagung sollte das DGP und den UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter auf diese Tatsache aufmerksam machen.
5. Sollte diese Lösung für das DGP nicht in Frage kommen, müsste eine Ergänzung des Kapitels 3.4 mit spezifischen Informationen zu Gegenständen der Unterklasse 1.4S ins Auge gefasst werden. Beispielsweise müsste in Abschnitt 3.4.8 präzisiert werden, dass diese Kennzeichnung nicht für Gegenstände der Unterklasse 1.4S verwendet werden darf, und in Abschnitt 3.4.7 müsste präzisiert werden, dass bei Gegenständen der Unterklasse 1.4S im Luftverkehr zusätzlich zur Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7 auch alle in Kapitel 4 des Teils 3 der Technischen Anweisungen der ICAO geforderten Kennzeichnungen angebracht werden müssen. Diese letzte Lösung ist nach Ansicht der Schweiz aber äußerst kompliziert und sollte nur dann vorgeschlagen werden, wenn das DGP seine Entscheidung, die Vorschriften des Kapitels 3.4 nicht auf diese Gegenstände anzuwenden, nicht überdenkt.