

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/2013/25
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/25)

26. Dezember 2012

Original: Französisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 18. bis 22. März 2013)

Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge

Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3

Antrag der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:	Präzisierung des Anwendungsbereichs des Abschnitts 5.5.3 zur Vermeidung unnötiger Maßnahmen.
Zu treffende Entscheidung:	Aufnahme einer erläuternden Bemerkung in Unterabschnitt 5.5.3.6.
Damit zusammenhängende Dokumente:	INF.8 der Gemeinsamen Tagung im September 2012, ECE/TRANS/WP.15/2012/16, ECE/TRANS/WP.15/217, UN/SCETDG/42/INF.32, ST/SG/AC.10/C.3/84 Absätze 69 bis 70

Einleitung

1. Die 2013 in Kraft getretenen Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 haben auf Seiten der Anwender im Verteilerverkehr von tiefgekühlten Sendungen bereits zu Fragen und Befürchtungen

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.

geführt. Der Wortlaut des Abschnitts 5.5.3 lässt momentan keinen Spielraum zu. Der Titel dieses Abschnitts lautet "Sondervorschriften für Versandstücke, Wagen/Fahrzeuge und Container mit Stoffen, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken eine Erstickungsgefahr darstellen können ...". Die betreffenden Stoffe stellen per se eine Erstickungsgefahr dar. Nach strenger Lesart des Textes muss bei Vorhandensein dieser Stoffe zur Kühlung oder Konditionierung unabhängig von der vorhandenen Menge in jedem Fall das Kennzeichen des Unterabschnitts 5.5.3.6 am Wagen/Fahrzeug oder Container angebracht werden.

2. Nach Ansicht der Anwender ist der absolute Charakter dieser Vorschrift allerdings übertrieben. In zahlreichen Fällen (z.B. Beförderung eines kleinen Versandstücks über eine kurze Distanz im Stadtbereich) ist bei den durchgeführten Beförderungen keinerlei Erstickungsgefahr gegeben, so dass die vorgeschriebenen Maßnahmen unverhältnismäßig sind. Die unnötige Zunahme des Kennzeichens des Absatzes 5.5.3.6.2 birgt im Übrigen die Gefahr, dass die Bevölkerung unnötig alarmiert wird. Sollte sich herausstellen, dass das Kennzeichen auch in Fällen angebracht werden muss, in denen keine Erstickungsgefahr gegeben ist, würde die Glaubwürdigkeit des Kennzeichens verloren gehen und die ursprüngliche Zielsetzung nicht erreicht werden.
3. Die Frage wurde im Rahmen der WP.15 im November 2012 erörtert (Dokument ECE/TRANS/WP.15/2012/16 und Bericht ECE/TRANS/WP.15/217 Absätze 12 bis 14). Die WP.15 bestätigte, dass der Abschnitt 5.5.3 nur dann anzuwenden ist, wenn in der Beförderungseinheit eine Erstickungsgefahr besteht, und dass es Aufgabe der Beteiligten (insbesondere des Absenders) ist, dieses Risiko unter Berücksichtigung der von den verwendeten Kühl- oder Konditionierungsmittel ausgehenden Gefahren, und zwar auch unter Berücksichtigung der betroffenen Mengen und der Arten der Konditionierung (lose Schüttung, Versandstücke) zu bewerten. Dieser Ansatz wurde vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Kenntnis genommen und von mehreren Experten unterstützt.
4. Der UN-Expertenunterausschuss hat sich auf der Grundlage eines Antrags der Schweiz (Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2012/59) ebenfalls mit dieser Problematik beschäftigt. Allerdings war er nicht in der Lage, sich auf die vorgeschlagenen Texte zu einigen. In einem informellen Dokument (UN/SCETDG/42/INF.32) der Global Express Association (GEA) wurde auch der Vorschlag einer spezifischen Freistellung von Trockeneis unterbreitet. Auch dieser Vorschlag wurde vom UN-Expertenunterausschuss nicht unterstützt, auch wenn er von einem Teil der Delegationen begrüßt wurde. Nachdem insbesondere für den Luftverkehr Vorbehalte geäußert wurden, waren einige Experten der Meinung, dass das Problem eher auf der Ebene der verkehrsträgerspezifischen Regelwerke gelöst werden sollte.
5. Die Schweiz ist ebenfalls der Meinung, dass die von der WP.15 formulierte Interpretation im RID/ADR/ADN konkretisiert werden könnte. Zu diesem Zweck wird eine Bemerkung zu Unterabschnitt 5.5.3.6 vorgeschlagen. Diese Präzisierungen müssen eine Flexibilisierung bei der Anbringung des Kennzeichens ermöglichen, so dass eine Anbringung in den Fällen nicht notwendig ist, wenn dies aus Sicherheitserwägungen unnötig ist.

Antrag

6. **5.5.3.6** Folgende Bem. hinzufügen:

"Bem. Die Kennzeichnung von Wagen/Fahrzeugen und Containern gemäß diesem Unterabschnitt ist nicht erforderlich, wenn eine gefährliche Ansammlung erstickender Gase ausgeschlossen ist, zum Beispiel, wenn das größte Volumen eventuell freigesetzter erstickender Gase im Vergleich zum Volumen des Wagens/Fahrzeugs oder Containers gering ist oder wenn der Wagen/das Fahrzeug oder der Container offen ist oder über eine ausreichende Belüftung verfügt, um eine gefährliche Ansammlung erstickender Gase zu verhindern."