

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**OTIF/RID/CE/GTP/2013/6**

16. August 2013

Original: Englisch

**RID: 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

**Thema: Sondervorschriften für ungereinigte leere Umschließungsmittel, für die der  
Unterabschnitt 1.1.3.5 RID nicht anwendbar ist**

**Antrag Schwedens**

## **Einleitung**

1. Mit diesem Dokument wird versucht, zwei Probleme der Beförderer zu lösen. Zum Einen die Mitteilung der UN-Nummer bei ungereinigten leeren Verpackungen an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, zum Anderen die zusätzlichen Kosten bei der Anpassung von Computerprogrammen bei elektronischen Informationstechnologien, wenn verschiedene Sondervorschriften oder zusätzliche Vorschriften des Abschnitts 5.4.1 eingehalten werden müssen.
2. Der Absatz 1.4.2.2.5 fordert, dass der Beförderer sicherstellen muss, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung schnell und uneingeschränkt über die Daten, wie unter anderem die UN-Nummer der beförderten gefährlichen Güter, verfügen kann.
3. Bei ungereinigten leeren Umschließungsmitteln, die Rückstände gefährlicher Güter anderer Klassen als der Klasse 7 enthalten, muss vor oder nach der UN-Nummer, der offiziellen Benennung für die Beförderung, der Nummer des Gefahrzettelmusters und der Verpackungsgruppe der Ausdruck «LEER, UNGEREINIGT» oder «RÜCKSTÄNDE DES ZULETZT ENTHALTENEN STOFFES» angegeben werden. Dies ist in Übereinstimmung sowohl mit den UN-Empfehlungen als auch mit dem IMDG-Code.

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.

4. Gemäß Absatz 5.4.1.1.6.2 darf die Sondervorschrift des Absatzes 5.4.1.1.6.1 (oben aufgeführter Satz) jedoch durch die Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 bzw. 5.4.1.1.6.2.2 ersetzt werden.
5. Zum Beispiel dürfen für ungereinigte leere Verpackungen die Angaben gemäß Absatz 5.4.1.1.1 a) bis f) und j) durch den Ausdruck «LEERE VERPACKUNG», «LEERES GEFÄSS», «LEERES GROSSPACKMITTEL (IBC)» bzw. «LEERE GROSSVERPACKUNG», ergänzt durch die Angaben gemäß Absatz 5.4.1.1.1 c) für das letzte Ladegut, d.h. die Nummer(n) der Gefahrezettel, ersetzt werden. Das in Absatz 5.4.1.1.6.2.1 angegebene Beispiel ist «LEERE VERPACKUNG, 6.1 (3)». Mit anderen Worten, die UN-Nummer muss im Beförderungspapier nicht angegeben werden.
6. Wenn der Absender die Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 anwendet, ist es dem Beförderer daher nicht möglich, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Angaben zur UN-Nummer zu liefern.
7. Bei anderen ungereinigten leeren Umschließungsmitteln muss die UN-Nummer im Beförderungspapier angegeben werden, so dass der Beförderer dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die UN-Nummer liefern kann.
8. Die Beförderung freigestellter Mengen (Kapitel 3.5) ist nicht nur von den Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.1, sondern auch von den Vorschriften des Kapitels 1.4 freigestellt. Deshalb muss diese Art der Beförderung nicht näher betrachtet werden.
9. Belgien hatte bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses (informelles Dokument INF.8) eine ähnliche Fragestellung aufgeworfen, die bei der 48. Tagung des RID-Fachausschusses (Dokumente OTIF/RID/CE/2010/2 und OTIF/RID/CE/2010/4 sowie informelles Dokument INF.5) weiter diskutiert wurde. Dies führte zu der Pflicht des Beförderers, den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur über die UN-Nummer von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern in den Fällen zu informieren, in denen die Wagen oder Großcontainer gemäß Kapitel 3.4 gekennzeichnet werden müssen.
10. Das andere Problem mit Computerprogrammen hängt ebenfalls mit dem Fehlen der UN-Nummern zusammen. Diese Programme sind für die Behandlung der für das Beförderungspapier vorgeschriebenen allgemeinen Angaben, nicht jedoch für Sondervorschriften und zusätzliche Vorschriften ausgelegt. Die Anwendung der Telematik zur Unterstützung oder anstelle der Papierdokumentation ist eine gewünschte Entwicklung bei der Beförderung gefährlicher Güter.
11. Die Erfüllung von Vorschriften wie in Absatz 5.4.1.1.6.2.1 mit Ausnahme der in Absatz 5.4.1.1.1 genannten Angaben führt jedoch zu zusätzlichen Kosten für die Entwicklung von Computerprogrammen, die oft die Erträge aus solchen Beförderungen überschreiten. Wenn seitens des Absenders keine UN-Nummer vorliegt, wird deshalb oft eine fiktive UN-Nummer in das Beförderungspapier eingetragen.
12. Die Harmonisierung mit anderen Verkehrsträgern wird oft als Argument angeführt. Der IMDG-Code schreibt weiterhin auch für ungereinigte leere Verpackungen die Angabe der vier Elemente der Absätze 5.4.1.1.1 a) bis d) im Beförderungspapier vor.
13. Diese Probleme können auf verschiedene Arten gelöst werden, z.B.:
  - Der Absatz 5.4.1.1.6.2.1, der in Widerspruch zu Absatz 1.4.2.2.5 und zu Unterabschnitt 1.4.3.6 steht, kann so geändert werden, dass die Sondervorschrift des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 durch einen ähnlichen Text wie in Absatz 5.4.1.1.6.2.2 ersetzt wird, d.h. den Angaben der Absätze 5.4.1.1.1 a) bis d) wird die Art der Verpackung vorangestellt.

- Der Absatz 5.4.1.1.6.2.1 wird gestrichen und wird auch im Satz des Absatzes 5.4.1.1.6.2 gestrichen.
  - Der Unterabschnitt 1.4.3.6 kann so geändert werden, dass ungereinigte leere Verpackungen freigestellt werden. Dadurch wird jedoch nur eines der Probleme gelöst.
  - Zwischen dem Beförderer und dem Absender kann die Angabe der UN-Nummern vertraglich geregelt werden; dies löst jedoch nicht den Widerspruch zwischen dem Unterabschnitt 1.4.3.6 und dem Absatz 5.4.1.1.6.2.1.
14. Schweden bevorzugt den nachstehenden ersten Vorschlag. Wenn die ständige Arbeitsgruppe ebenfalls der Meinung sein sollte, dass der Absatz 5.4.1.1.6.2.1 geändert werden sollte, wäre Schweden bereit, der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ein entsprechendes Dokument zu unterbreiten.

### Vorschlag 1

15. Der Absatz 5.4.1.1.6.2.1 erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder durchgestrichen dargestellt):

**"5.4.1.1.6.2.1** Für ungereinigte leere Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Güter anderer Klassen als der Klasse 7 enthalten, einschließlich ungereinigte leere Gefäße für Gase mit einem Fassungsraum von höchstens 1000 Litern, ~~w~~er~~den die~~ wird den Angaben gemäß Absatz 5.4.1.1.1 a), ~~b), c),~~ bis d), e), f) und ~~j) durch den~~ der Ausdruck «LEERE VERPACKUNG», «LEERES GEFÄSS», «LEERES GROSSPACKMITTEL (IBC)» bzw. «LEERE GROSSVERPACKUNG», ~~ergänzt durch die Angaben gemäß Absatz 5.4.1.1.1 c) für das letzte Ladegut ersetzt~~ vorangestellt. Darüber hinaus finden die Absätze 5.4.1.1.1 f) und j) keine Anwendung.

Beispiel: «LEERE VERPACKUNG, UN 1098 ALLYLALKOHOL, 6.1 (3), I».

~~Wenn es sich bei dem letzten Ladegut um gefährliche Güter der Klasse 2 handelt, darf in diesem Fall darüber hinaus die in Absatz 5.4.1.1.1 c) vorgeschriebene Information durch die Nummer der Klasse «2» ersetzt werden."~~

### Vorschlag 2

16. Der Unterabschnitt 1.4.3.6 erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder durchgestrichen dargestellt):

#### **"1.4.3.6 Betreiber der Eisenbahninfrastruktur**

Im Rahmen des Abschnittes 1.4.1 hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur insbesondere folgende Pflichten. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

- a) hat dafür zu sorgen, dass interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe gemäß Kapitel 1.11 aufgestellt werden;
- b) hat sicherzustellen, dass er zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu mindestens folgenden Informationen hat:
  - Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagennummer enthalten ist,

- UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder
- wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind, oder
- wenn ungereinigte leere Verpackungen gemäß Absatz 5.4.1.1.6.2.1 befördert werden, nur die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
- Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).

Diese Angaben dürfen nur denjenigen Stellen zur Verfügung gestellt werden, die diese für Sicherheits-, Sicherungs- oder Notfalleinsatzzwecke benötigen.

**Bem.** Die Art und Weise der Übermittlung der Daten wird in den Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt."

### **Begründung**

17. Sicherheit: Es sind keine Probleme zu erwarten.
- Durchführbarkeit: Es sind keine Probleme zu erwarten.
- Tatsächliche Anwendung: Es sind keine Probleme zu erwarten.

---