

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/GT-III/2005-B
(TRANS/WP.15/AC.1/100)

14. Oktober 2005

Original: Französisch

RID/ADR

**Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe
für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE**

Genf, 13. bis 23. September 2005

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OCTI/RID/GT-III/, gefolgt von der Jahreszahl und einer laufenden Nummer, erwähnten Dokumente werden, sofern nichts anderes angegeben ist, von der UNECE unter der Dokumentenbezeichnung TRANS/WP.15/AC.1/, gefolgt von der Jahreszahl und derselben laufenden Nummer, herausgegeben.

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

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
Teilnehmer	1	3
Annahme der Tagesordnung	2	3
Tanks	3 – 5	4
Normen	6 – 12	5
Interpretation des RID/ADR/ADN	13 – 27	6
Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	28 – 65	8
Neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN	66 – 98	13
Bericht der informellen Arbeitsgruppen	99 – 109	18
Zukünftige Arbeiten	110 – 113	19
Bestellung des Büros für das Jahr 2006	114	20
Verschiedenes	115 – 118	20
Annahme des Berichts.....	119	20

Anlagen

Anlage 1: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe	OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.1 (TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.1)
Anlage 2: Von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte	OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.2 (TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2)
Anlage 3: Überarbeitetes Verfahren für die Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) (Überprüfung der Übereinstimmung von EN-Normen mit den wesentlichen Anforderungen des RID/ADR/ ADN und Aufnahme von Verweisen auf Normen in die Vorschriften)	OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.3 (TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.3)

TEILNEHMER

1. Die Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE hat vom 13. bis 23. September 2005 in Genf unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) ihre Herbsttagung abgehalten. Vertreter der folgenden Staaten haben an den Arbeiten teilgenommen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kanada, Kroatien, Lettland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Vereinigte Staaten von Amerika. Die Europäische Kommission war ebenfalls vertreten. Folgende Fachorganisation war vertreten: Weltgesundheitsorganisation. Folgende zwischenstaatliche Organisationen waren vertreten: Donauschiffahrtskommission und Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD). Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen waren vertreten: Europäischer Flüssiggase-Verband (AEGPL), Internationaler Verband der Seifen-, Wasch- und Reinigungsmittelhersteller (AISE), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäisches Komitee für Normung (CEN), Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT), Verbindungskomitee der Karosserie- und Anhängerhersteller (CLCCR), Europäischer Verband der Parfümerie- und Kosmetikartikelhersteller (COLIPA), Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), Europäischer Verband der Hersteller von ortsbeweglichen Batterien (EPBA), Europäischer Aerosol-Verband (FEA), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Internationale Konferenz der Expressdienste (IECC), Internationale Straßentransport-Union (IRU), Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Internationale Privatwagen-Union (UIP).

ANNAHME DER TAGESORDNUNG

2. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Tagesordnung in der vom Sekretariat im Rundschreiben A 81-02/502.2005 (Dokument TRANS/WP.15/AC.1/99 und Add.1) vorgeschlagenen und der entsprechend den informellen Dokumenten INF.1, INF.2 und INF.9 aktualisierten Fassung an.

TANKS

<u>Dokumente:</u>	OCTI/RID/GT-III/2005-A (TRANS/WP.15/AC.1/98) Absätze 4 bis 18
	OCTI/RID/GT-III/2005-A/Add.1 (TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1) (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe)
	OCTI/RID/GT-III/2004/2 (Deutschland)
	OCTI/RID/GT-III/2005/18 (UIC)
	OCTI/RID/GT-III/2005/19/Rev.1 (Vereinigtes Königreich)
	OCTI/RID/GT-III/2005/30 (Belgien)
	OCTI/RID/GT-III/2005/36 (Belgien)
	OCTI/RID/GT-III/2005/37 (EIGA)
	OCTI/RID/GT-III/2005/43 (Norwegen)
	OCTI/RID/GT-III/2005/45 (Belgien)
	OCTI/RID/GT-III/2005/46 (Norwegen und Vereinigtes Königreich)
	OCTI/RID/GT-III/2005/55 (Deutschland)
	OCTI/RID/GT-III/2005/59 (Vereinigtes Königreich)
	OCTI/RID/GT-III/2005/62 (Frankreich)
	OCTI/RID/GT-III/2005/63 (Frankreich)
	OCTI/RID/GT-III/2005/64 (Niederlande)
	OCTI/RID/GT-III/2005/66 (Deutschland)
	OCTI/RID/GT-III/2005/70 (Vereinigtes Königreich)

<u>Informelle Dokumente:</u>	INF.8 (OTIF)
	INF.11, INF.17, INF.18 (UIP)

INF.34 (Deutschland)
INF.42 (Niederlande)
INF.45, INF.46, INF.47 (Portugal)
INF.48 (Frankreich)
INF.49 (Schweiz)
INF.51 (AEGPL)

3. Alle Dokumente dieses Tagesordnungspunktes mit Ausnahme der informellen Dokumente, die neue Fragen betreffen und nur im Rahmen verfügbarer Zeit geprüft werden, werden nach ihrer Vorstellung an die Tank-Arbeitsgruppe übermittelt.
4. Das Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/43 Norwegens und die dazu gehörenden informellen Dokumente INF.8, INF.42 und INF.51 sind jedoch Gegenstand einer Vorberatung, da es sich um eine Grundsatzfrage handelt. Die Gemeinsame Tagung kommt überein, dass die Arbeitsgruppe Ziele und Leitlinien festlegen sollte, um die von den Niederlanden vorgeschlagenen Forschungsarbeiten zur Verhinderung des BLEVE-Phänomens (INF.42) in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe fortzuführen, ohne von vornherein die Optionen einer vorgeschriebenen Installation von Ventilen, Sonnenschilden und Wärmeisolierungen auszuschließen und ohne die Arbeiten auf entzündbare Gase zu beschränken.

Informelles Dokument: INF.63

5. Nach Beratung dieses Berichts (als Anlage zu diesem Bericht unter der Dokumentenbezeichnung OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.1 (TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.1) wiedergegeben) fasst die Gemeinsame Tagung folgende Beschlüsse:

Punkt 1:

Der Antrag auf Änderung des Unterabschnittes 6.7.2.1 b) (ii), ergänzt durch Änderungsvorschläge Belgiens zur Berücksichtigung einer eventuellen Überlagerung durch Inertgas wird von Deutschland im Namen der Gemeinsamen Tagung dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet werden.

Punkte 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 15, 16 und 20:

Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Änderungen werden gegebenenfalls mit einigen redaktionellen Anpassungen angenommen (siehe z.B. informelles Dokument INF.64 zu Punkt 16) (siehe Anlage 2).

Punkt 9:

Da kein Konsens erzielt werden kann, werden dem RID-Fachausschuss und der Arbeitsgruppe WP.15 getrennte Anträge unterbreitet, die nur dann als angenommen gelten, wenn sie von beiden Organen genehmigt werden.

Punkt 14:

Es wird bestätigt, dass der Zweck des Antrags der Arbeitsgruppe, einen Absatz in Unterabschnitt 6.8.2.7 aufzunehmen, darin besteht, die Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 genannten Normen ab 2009 zwingend vorzuschreiben. Diese Normen setzen die nationalen technischen Regelwerke, die bisher gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7 verwendet und in Zukunft in Zusammenhang mit dem RID/ADR/ADN nicht mehr angewendet werden dürfen, außer Kraft. Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt und angenommen. Für den Unterabschnitt 6.8.2.7 wird ein endgültiger Text abgefasst (informelles Dokument INF.67), angenommen und durch eine Übergangsvorschrift (informelles Dokument INF.70) ergänzt (siehe Anlage 2).

Sonstige Punkte:

Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe werden angenommen.

NORMEN

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2004-A (TRANS/WP.15/AC.1/96) Absatz 51
OCTI/RID/GT-III/2004-A/Add.1 (TRANS/WP.15/AC.1/96/Add.1)
(Bericht der Tank-Arbeitsgruppe)
OCTI/RID/GT-III/2004/2 (Deutschland)
OCTI/RID/GT-III/2005/49 (CEN)
OCTI/RID/GT-III/2005/62 (Frankreich)

Informelle Dokumente: INF.20 (Vereinigtes Königreich)
INF.39 (CEN)
INF.50 (AEGPL)
INF.52 (AEGPL)

6. Der Vertreter des CEN bemerkt, dass sich die Normen-Arbeitsgruppe vorrangig mit dem informellen Grunddokument INF.39 und dem informellen Dokument INF.20 des Vereinigten Königreichs befassen sollte. Er regt des Weiteren an, dass die Dokumente OCTI/RID/GT-III/2004/2 (Deutschland) und OCTI/RID/GT-III/2005/62 (Frankreich) auch von der Tank-Arbeitsgruppe geprüft werden und dass das Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/62 in der Plenarsitzung unter dem Tagesordnungspunkt 7 geprüft wird, da es einen grundsätzlichen Antrag enthält.
7. Mehrere Delegationen bemerken, dass sie im Gegensatz zu dem von der Gemeinsamen Tagung vorgesehenen Verfahren die im informellen Dokument INF.39 aufgeführten Normen nicht im Voraus erhalten haben. Sie könnten sich daher nicht zu den Anträgen bezüglich des Verweises auf diese Normen äußern. Darüber hinaus werde die Arbeit der Sekretariate bei der Vorbereitung der angenommenen Texte in allen Arbeitssprachen durch das Fehlen eines offiziellen Dokumentes erschwert. Der Grundsatz, während dieser Tagung eine Sitzung der Arbeitsgruppe abzuhalten, wird somit in Frage gestellt.
8. Mit einer Abstimmung beschließt die Gemeinsame Tagung schließlich, eine Sitzung der Arbeitsgruppe abzuhalten und ihr folgendes Mandat zu erteilen:
 - a) Prüfung der Kommunikationsprobleme zwischen der Gemeinsamen Tagung und dem CEN sowie Erarbeitung von Lösungsvorschlägen;
 - b) Prüfung der informellen Dokumente INF.20, INF.39 und INF.50 sowie des Dokumentes OCTI/RID/GT-III/2005/49 und Vorbereitung eines Antrags bezüglich des Verweises auf Normen zur Annahme durch die Gemeinsame Tagung.

Bericht der Arbeitsgruppe

Informelles Dokument: INF.61

9. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe (Herr P. Wolfs, EIGA) stellt den Bericht vor. Er erwähnt insbesondere, dass die Anlage 1 des Berichts einen Vorschlag für ein überarbeitetes Verfahren für die Zusammenarbeit mit dem CEN und die Aufnahme von Verweisen auf Normen im RID/ADR/ADN enthält. Die Anlage 1 enthält außerdem einen Vorschlag für ein überarbeitetes Mandat der Arbeitsgruppe. In Zukunft sollten die Mitglieder der Arbeitsgruppe und die Delegationen der Gemeinsamen Tagung die neuen zu prüfenden Normen von einer besonderen Seite auf der Homepage des CEN, die zu diesem Zweck eingerichtet und durch ein Passwort geschützt wird, herunterladen können.

10. Er stellt fest, dass die Arbeitsgruppe die Aufnahme von Verweisen auf elf neue oder überarbeitete Normen vorgeschlagen hat, zwei Normen abgelehnt hat und sieben weitere aus Zeitmangel nicht prüfen konnte.
11. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Anträge der Arbeitsgruppe an (für den Verweis auf Normen siehe Anlage 2; für das neue Verfahren für die Zusammenarbeit siehe Anlage 3). Der Vertreter Belgiens teilt mit, dass er grundsätzlich gegen die Annahme von Verweisen auf diese Normen ist (siehe Absatz 7). Der Vertreter Schwedens schließt sich dieser Haltung an und bedauert darüber hinaus, dass in den letzten für die Annahme notifizierten Änderungen zum RID/ADR Verweise auf bestimmte Normen enthalten waren, obwohl diese Normen noch gar nicht veröffentlicht waren.
12. Der Vertreter des EIGA erklärt, dass er dem UN-Expertenunterausschuss ein Dokument unterbreiten wird, damit auch in den UN-Modellvorschriften auf die für das RID und das ADR angenommenen Normen verwiesen wird, sofern diese für die UN-Modellvorschriften von Bedeutung sind.

INTERPRETATION DES RID/ADR/ADN

Beförderungen im Vor- oder Nachlauf zu einem See- oder Lufttransport

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/68 (Sekretariate)

13. Die Gemeinsame Tagung teilt die Auffassung der Arbeitsgruppe WP.15 und des RID-Fachausschusses, wonach die im RID/ADR geforderten zusätzlichen Kennzeichnungen (zum Beispiel gemäß Sondervorschrift 633) nicht erforderlich sind, wenn das Versandstück entsprechend dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO gekennzeichnet ist.
14. Es wird daran erinnert, dass die Bestimmungen des Unterabschnitts 1.1.4.2 ausgearbeitet wurden, um die Unterschiede bei der Bezeichnung und der Kennzeichnung der Versandstücke zu beheben, die zu einer Zeit, als das RID/ADR noch nicht mit den UN-Empfehlungen harmonisiert war, aus den Klassifizierungsunterschieden zwischen dem IMDG-Code, den Technischen Anweisungen der ICAO und dem RID/ADR resultierten. Jedoch ging man von dem Grundsatz aus, dass die Vorschriften des IMDG-Codes und der Technischen Anweisungen der ICAO mindestens genauso streng sind wie die des RID/ADR. Zu dieser Zeit wurde im RID/ADR keinerlei Kennzeichnung oder Bezeichnung für Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen gefordert.
15. Die Gemeinsame Tagung ist der Meinung, dass die Versandstücke, die entsprechend dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen, freigestellte Mengen oder Verbrauchsgüter gekennzeichnet und bezettelt sind, gemäß Absatz 1.1.4.2.1 akzeptiert werden können, jedoch alle anderen im RID/ADR vorgesehenen Vorschriften angewendet werden müssen. Die Meinungen sind jedoch hinsichtlich der Frage geteilt, ob der Absatz 1.1.4.2.1 auch bei der Beförderung gefährlicher Güter in begrenzten Mengen angewendet werden kann, wenn der IMDG-Code oder die Technischen Anweisungen der ICAO keine Kennzeichnung vorschreiben, während das RID/ADR eine solche vorsieht.
16. In Anbetracht der fortgeschrittenen Harmonisierung zwischen dem IMDG-Code, den Technischen Anweisungen der ICAO und dem RID/ADR/ADN bezüglich der Klassifizierung, der Bezeichnung und der Kennzeichnung in den allgemeinen Fällen ist die Gemeinsame Tagung der Auffassung, dass der Absatz 1.1.4.2.1 überarbeitet werden sollte, um die Widersprüche auf Grund der mit den teilweisen Freistellungen aufgetretenen neuen Unterschiede zu beseitigen.

17. Die Gemeinsame Tagung beschließt, dass der letzte Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 auf alle Klassen, einschließlich der Klasse 9, Anwendung finden sollte, d.h., dass die den Vorschriften des RID/ADR, nicht jedoch den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO unterliegenden gefährlichen Güter der Klasse 9 – zum Beispiel einige wasserverunreinigende Stoffe – im Vor- oder Nachlauf zu einer See- oder Luftbeförderung nicht von den Vorschriften des RID/ADR freigestellt sind (siehe Anlage 2).

Informelles Dokument: INF.59 (AISE)

18. Im Anschluss an diese Diskussionen legt der Vertreter des AISE im Namen einer informellen Arbeitsgruppe einen Änderungsantrag vor, der zum Ziel hat, die gemäß den Vorschriften des Kapitels 3.4 des IMDG-Codes oder des Teils 3 Kapitel 4 der Technischen Anweisungen der ICAO (begrenzte Mengen) oder des Teils 1 Abschnitt 2.4 der Technischen Anweisungen der ICAO (freigestellte Mengen) beförderten Versandstücke vollständig vom RID/ADR/ADN freizustellen.
19. Dieser Antrag wirft die grundsätzliche Frage auf, ob es rechtlich zulässig ist, dass für den See- und Luftverkehr vorgesehene und von anderen Stellen beschlossene Freistellungen im Landverkehr Vorrang haben sollen, wenn solche Freistellungen im RID/ADR/ADN nicht vorgesehen sind.
20. Es wird insbesondere bemerkt, dass dies zu bedeutenden Wettbewerbsverzerrungen in den Fällen führen könnte, in denen diese Güter auf dem See- oder Luftweg aus Drittländern importiert werden. Diese Wettbewerbsverzerrungen können sogar bei Beförderungen zwischen Vertragsparteien des RID, des ADR oder des ADN auftreten, je nach dem ob die Transportkette eine See- oder Luftbeförderung beinhaltet oder nicht.
21. Bezüglich der Beförderung von gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen unter Bedingungen, die denen des RID/ADR/ADN vergleichbar sind, sprechen sich mehrere Delegationen für diesen Grundsatz aus. Andere Delegationen sind jedoch der Meinung, dass sichergestellt werden sollte, dass die Höchstmengen je Innenverpackung nicht über den im RID/ADR/ADN vorgesehenen Mengen liegen. Was den Fall anbelangt, in dem die UN-Nummer nicht auf dem Versandstück angebracht werden muss, sind einige Delegationen der Auffassung, dass die erforderlichen Informationen, wie in den Technischen Anweisungen der ICAO oder im IMDG-Code vorgeschrieben, im Beförderungspapier eingetragen sein müssen.
22. Bezüglich der gemäß Absatz 3.4.7 des IMDG-Codes beförderten Verbrauchsgüter (nicht gekennzeichnete Versandstücke, mit der Aufschrift "LIMITED QUANTITIES" oder "LTD QTY" gekennzeichnete Beförderungsmittel) wird darauf aufmerksam gemacht, dass der IMDG-Code Angaben im Beförderungspapier vorsieht und demzufolge sichergestellt werden muss, dass die gleichen Angaben zur Gefahrenart auch im Beförderungspapier des RID/ADR/ADN erscheinen.
23. Bezüglich der freigestellten Mengen der Technischen Anweisungen der ICAO wird darauf aufmerksam gemacht, dass einerseits diese Vorschriften nicht in den UN-Empfehlungen erscheinen und andererseits die Technischen Anweisungen der ICAO besondere Bedingungen vorsehen, deren Einhaltung nur schwer von den Kontrollkräften im Landverkehr zu überprüfen sind (Bedingungen betreffend die Klasse, die Verpackungsgruppe, die Menge, die Kennzeichnung; nur Güter, die an Bord von Passagierflugzeugen befördert werden dürfen; Verbot des Postversands, usw.). Darüber hinaus ist die Beförderung unter diesen Bedingungen nicht völlig von allen Vorschriften für die Luftbeförderung freigestellt (Ausbildung, Unfallberichte, Angabe im Beförderungspapier, Übereinstimmungserklärung).
24. Der Vertreter Italiens ist der Auffassung, dass der Antrag des AISE der Interpretation im Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/68 entspricht, und äußert den Wunsch, dass sich die Gemeinsame Tagung zu den beiden ersten im informellen Dokument INF.59 vorgeschlagenen Absätze äußert.

25. Einige Delegationen unterstreichen, dass die Interpretation der Arbeitsgruppe WP.15 und des RID-Fachausschusses bereits im Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/68 enthalten ist und jede abweichende Interpretation Gegenstand eines offiziellen Antrags sein muss.
26. Der Vertreter Deutschlands regt an, dass die Gemeinsame Tagung eine Grundsatzposition zu den zukünftigen Arbeiten in der Weise zum Ausdruck bringt, dass sie bereit wäre, Änderungen im RID/ADR/ADN ins Auge zu fassen, um den verschiedenen Situationen, die sich aus den Widersprüchen zwischen den Vorschriften der verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Regelungen ergeben, Rechnung zu tragen. Dies setze jedoch voraus, dass Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Beteiligten, die Kontrollbehörden oder die Einsatzkräfte in irgendeiner Weise über Informationen zur Gefahrenart verfügen.
27. Da der Wunsch Italiens von drei Delegationen unterstützt wird, wird die im informellen Dokument INF.59 beantragte vollständige Freistellung zur Abstimmung gestellt und mit 13 Neingen 6 Ja-Stimmen abgelehnt.

HARMONISIERUNG MIT DEN UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2005/42 und -/Add.1 (Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen)

28. Die Gemeinsame Tagung prüft die für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den Vorschriften der 14. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen vorgeschlagenen Texte und nimmt sie mit einigen Änderungen (siehe Anlage 2) und den folgenden Bemerkungen an.

Unterabschnitt 1.1.3.2

Informelles Dokument: INF.44 (EIGA)

29. Der Vertreter Belgiens beantragt, statt einen Absatz (h) hinzuzufügen, der Gefäße mit Gasen der Gruppen A und O mit einem absoluten Druck von 2,8 bar freistellt, lediglich die Druckwerte in Absatz c), der die gleiche Art von Freistellungen betrifft, zu ändern.
30. Mehrere Delegationen sind der Meinung, dass die Bedingung, wonach das Gas sich vollständig in der gasförmigen Phase befinden muss, beibehalten werden muss.
31. Andere Delegationen äußern die Befürchtung, dass der absolute Druckwert von 2,8 bar bei 20 °C weitaus weniger streng ist als der gegenwärtige Wert von 2 bar bei 15 °C. In diesem Zusammenhang wird klargestellt, dass der in Unterabschnitt 1.1.3.2 c) erwähnte Druck von 2 bar gemäß Unterabschnitt 1.2.2.3 ein Überdruck ist und daher einem absoluten Druck von 3 bar entspricht. Infolgedessen wird im RID und im ADR ein höherer Druck als in den UN-Modellvorschriften zugelassen.
32. Der zur Abstimmung gestellte Antrag auf Angleichung der Druckwerte wird abgelehnt.
33. Einige Delegationen äußern den Wunsch, dass dieser Beschluss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zur Kenntnis gebracht wird.
34. Der Vertreter des EIGA erklärt, dass er dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag unterbreiten wird, um die UN-Modellvorschriften an das RID und das ADR anzugleichen.

Feuerwerkskörper

Informelles Dokument: INF.37 (Dänemark)

35. Die Gemeinsame Tagung beschließt, die Sondervorschrift 645 zu ändern, um zu präzisieren, dass die zuständige Behörde, die den Klassifizierungscode der Feuerwerkskörper genehmigt, verlangen kann, dass eine nach der Methode der vorgegebenen Klassifizierung des Unterabschnitts 2.2.1.1.7 erfolgte Klassifizierung durch die Prüfungen der Testreihe 6 bestätigt wird. Es wird außerdem daran erinnert, dass die zuständigen Behörden berechtigt sind, entsprechend den Vorschriften des Abschnitts 1.8.1 Kontrollen durchzuführen.

Ansteckungsgefährliche Stoffe

Absatz 2.2.62.1.4.1

36. Der Vertreter Deutschlands ist der Meinung, dass die Begriffsbestimmung für ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A nicht nur Krankheitserreger ausschließen sollte, die kranke Menschen oder Tiere befallen können, sondern auch solche, die lediglich immundefiziente Menschen oder Tiere befallen.
37. Mehrere Delegationen sind der Auffassung, dass die Frage dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet werden sollte, falls die Begriffsbestimmung Schwierigkeiten bereitet. Aus Gründen der Harmonisierung sollte nicht von der UN-Begriffsbestimmung abgewichen werden.

Klassifizierung von Kulturen der Risikogruppe 3 für diagnostische Zwecke

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/51 (Deutschland)

38. Der Vertreter Deutschlands ist der Auffassung, dass durch die Klassifizierung aller Kulturen, die Krankheitserreger der Risikogruppe 3 enthalten können, in die Kategorie A gesundheitspolitische Maßnahmen, die für die Überwachung und den Kampf gegen von Bakterien ausgelöste Krankheiten getroffen wurden, stark behindert werden. Seiner Meinung nach sollten die für die medizinische Diagnose bestimmten Kulturen unter der UN-Nummer 3373 befördert werden können. Er schlägt vor, bis zur Beratung dieser Frage durch den UN-Expertenunterausschuss eine solche Freistellung für Kulturen vorzusehen, die für die medizinische Diagnose der drei in Europa am stärksten überwachten Bakterien, nämlich *Escherichia coli* (verotoxigen), *Mycobacterium tuberculosis* und *Shigella dysenteriae*, bestimmt sind.
39. Dieser Antrag wird angenommen (siehe Anlage 2), obwohl diese Freistellung in der Praxis weder den Luft- noch den Seeverkehr betreffen dürfte.

Absatz 2.2.62.1.5.4

40. Es wird erläutert, dass der von der besonderen Arbeitsgruppe vorgeschlagene Absatz 2.2.62.1.5.4 nicht genau den Wortlaut des Absatzes 2.6.3.2.3.4 der UN-Modellvorschriften wiedergibt, da die Arbeitsgruppe der Auffassung war, dass der derzeitige Absatz 2.2.62.1.7 des RID/ADR/ADN insofern geeigneter ist, als alle Stoffe, bei denen sich die Konzentration der Krankheitserreger auf einem in der Natur vorkommenden Wert befindet, freigestellt werden sollten.
41. Diese Auffassung wird von der Gemeinsamen Tagung akzeptiert.

Absatz 2.2.62.1.5.6

42. Die Gemeinsame Tagung nimmt den im Absatz 2.6.3.2.3.6 der UN-Modellvorschriften vorgesehenen Grundsatz der Freistellung menschlicher oder tierischer Proben an.

43. Entsprechend den UN-Modellvorschriften zieht es die Gemeinsame Tagung vor, zu diesem Zweck alle Verpackungen zuzulassen, die so ausgelegt sind, dass ein Austreten von Stoffen verhindert wird, und eine geeignete Verpackungsmethode zu erwähnen, statt die besagte Verpackungsmethode wie im Luftverkehr zwingend vorzuschreiben.
44. Der Vertreter Deutschlands beantragt, die für die Feststellung von Antikörpern bestimmten Proben aus den Beispielen für die Anwendung dieser Abweichung zu streichen. Dieser Antrag wird abgelehnt, da mehrere Delegationen der Auffassung sind, dass dieser zuvor im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses beraten werden sollte.

Medizinische und klinische Abfälle

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/52 (Deutschland)

Informelle Dokumente: INF.27 (Belgien)
 INF.56 (Deutschland, Belgien, Italien)
 INF.58 (Sekretariat)
 INF.60 (Redaktionsgruppe)

45. Der Vertreter Deutschlands beantragt, dass die Abfälle der Gruppen 18 01 04 und 18 02 03 des europäischen Abfallkatalogs, der der Entscheidung der Europäischen Kommission 2000/532/EG vom 3. Mai 2000 in der geänderten Fassung beigefügt ist, d.h. Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung aus infektionspräventiver Sicht keine besonderen Anforderungen zu stellen sind, in Abweichung zum Absatz 2.2.62.1.11.2 systematisch freigestellt werden.
46. Ein Mitglied des Sekretariates bemerkt, dass der betreffende Beschluss kein Kriterium für die Zuordnung zu diesen Gruppen beinhaltet, so dass daher jede für den Bereich der Abfallverwaltung im Ursprungsland zuständige nationale Behörde nach ihren eigenen Kriterien beschließen könnte, ob solche Abfälle der UN-Nummer 3291 zuzuordnen sind oder nicht, auch wenn sie normalerweise unter den Absatz 2.2.62.1.11.2 fallen oder sie Krankheitserreger der Kategorie A oder B gemäß Absatz 2.2.62.1.11.1 enthalten.
47. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass sich 2005 die Klassifizierungsphilosophie für Abfälle der Klasse 6.2 völlig geändert hat und klare Abweichungen vorgesehen werden müssen, um die bisherige, für Landtransporte in Europa geltende Praxis zu berücksichtigen.
48. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag Deutschlands vom Grundsatz her an und fügt auf der Grundlage des informellen Dokumentes INF.56 den Absätzen 2.2.62.1.11.1 und 2.2.62.1.11.2 jeweils eine Bem. hinzu (siehe Anlage 2).
49. Der Vertreter Deutschlands wird gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss Vorschläge zu unterbreiten, um die Vorschriften betreffend die Klassifizierung ansteckungsgefährlicher Abfälle zu ändern, damit diese für alle Verkehrsträger harmonisiert angewendet werden können.

Beförderung von Tierkörpern

Informelles Dokument: INF.60 (Redaktionsgruppe)

50. Die Gemeinsame Tagung nimmt neue Texte betreffend die Beförderung von Tierkörpern unter den UN-Nummern 2814 und 2900 an, die insbesondere die Möglichkeit vorsehen, von der zuständigen Behörde zugelassene Verpackungen zu verwenden (siehe Anlage 2).

Offizielle Benennung für die Beförderung für bestimmte angefeuchtete Explosivstoffe

Informelles Dokument: INF.23 (Sekretariat)

51. Die Gemeinsame Tagung vereinbart, dass der Begriff "angefeuchtet" in der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Nummern 3364, 3365, 3366, 3367, 3368 und 3370 wie in den UN-Empfehlungen in Großbuchstaben erscheinen soll (siehe Anlage 2).

Sondervorschrift 289

52. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag auf Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen an. Sie ist jedoch der Auffassung, dass es nicht erforderlich ist, eine Begriffsbestimmung für "Beförderungsmittel" in Abschnitt 1.2.1 aufzunehmen, da die in den UN-Modellvorschriften enthaltene Begriffsbestimmung zu Widersprüchen mit den verschiedenen, derzeit im RID/ADR/ADN enthaltenen Begriffsbestimmungen führen würde.

Verwendung von Gasflaschen für die Beförderung flüssiger Stoffe

Informelle Dokumente: INF.16 (CEFIC)
INF.62 (Sekretariat)

53. Die Gemeinsame Tagung beschließt, die neuen Vorschriften der UN-Modellvorschriften betreffend die Verwendung von Gasflaschen für die Beförderung flüssiger Stoffe (Unterabschnitt 4.1.3.6) anzunehmen, jedoch parallel hierzu die derzeitigen Vorschriften des Unterabschnittes 4.1.4.4 des RID/ADR und die dazugehörigen Vorschriften PR 1 bis PR 7 beizubehalten.
54. Dieser Beschluss führt zu ausgedehnten Diskussionen bezüglich der UN-Nummer 1614 (Cyanwasserstoff).
55. Es wird schließlich beschlossen, dass diesem Stoff die Verpackungsanweisungen P 601 und P 099 zugeordnet werden.
56. Da die Verpackungsanweisung P 099 präzisiert, dass die Verpackungsmethode von der zuständigen Behörde festgelegt werden muss, stellt sich die Frage, was unter der zuständigen Behörde zu verstehen ist:
- die zuständige Behörde irgendeines Staates;
 - die zuständige Behörde eines COTIF-Mitgliedstaates oder einer Vertragspartei des ADR;
 - die zuständigen Behörden aller von einer internationalen Beförderung berührten Staaten.
57. Ein Mitglied des Sekretariates bemerkt, dass das RID und das ADR normalerweise präzisieren, um welche zuständige Behörde es sich handelt, und regt an, den Wortlaut der Verpackungsanweisungen P 099 und IBC 09 zu ändern, um die Absichten der Mitgliedstaaten/Vertragsparteien gegenüber dem internationalen Recht (Wiener Übereinkommen über das Vertragsrecht) zu verdeutlichen, wonach die Bestimmungen der Übereinkommen grundsätzlich nur für die Vertragsparteien zwingend sind. Diese können jedoch Rechte und Pflichten für Drittstaaten vorsehen, sofern diese damit einverstanden sind (siehe informelles Dokument INF.62).

Verpackungsanweisung P 200, Sondervorschrift für die Verpackung "n"

Informelles Dokument: INF.44 (EIGA)

58. Die Gemeinsame Tagung nimmt die von EIGA beantragte Änderung, die zum Ziel hat, den Anwendungsbereich der Sondervorschrift "n" zu verdeutlichen, an und bemerkt in diesem

Zusammenhang, dass der gleiche Antrag dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet wurde (ST/SG/AC.10/C.3/2005/26, Antrag Nr. 1).

Unterabschnitt 5.2.1.9: Ausrichtungspfeile

59. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag des EIGA an, der zum Ziel hat, den Absatz 5.2.1.9.2 a) zu ändern, um sicherzustellen, dass Ausrichtungspfeile an verschlossenen Kryobehältern angebracht sind (siehe Anlage 2). Sie stellt fest, dass EIGA den gleichen Antrag dem UN-Expertenunterausschuss unterbreiten wird.
60. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass der UN-Expertenunterausschuss bei seiner letzten Tagung auch beschlossen hat, keine Ausrichtungspfeile für Typ A-, Typ IP-1- und Typ IP-2-Versandstücke für radioaktive Stoffe vorzuschreiben, und die Experten der IAEA den Wunsch geäußert haben, dass alle Versandstücke mit radioaktiven Stoffen, einschließlich Typ IP-1-Versandstücke und freigestellte Versandstücke, ausgenommen werden. Die Gemeinsame Tagung beschließt, sich an die Entscheidung des UN-Expertenunterausschusses zu halten und ändert den Absatz 5.2.1.9.2 d) entsprechend.

Absatz 6.2.4.3.2.2: Alternativmethoden für Druckgaspackungen

61. Die Gemeinsame Tagung bestätigt, dass diese Methoden für Aerosoldosen, die nicht mit ihrem Ventil ausgerüstet sind, gelten und es deshalb erforderlich ist, diese Präzisierung in die UN-Modellvorschriften aufzunehmen.

Abschnitt 7.5.11: CW/CV 33

Informelles Dokument: INF.36 (Deutschland)

62. Die beantragten Änderungen werden angenommen (siehe Anlage 2).

Abschnitt 1.2.1: Begriffsbestimmung für "Druckgaspackungen"

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/71 (FEA)

63. Dieser Antrag auf Angleichung an die UN-Modellvorschriften wird angenommen (siehe Anlage 2).

Absichtliche Abweichungen zu den UN-Modellvorschriften

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/42 (Sekretariate)

64. Der Vertreter Belgiens beantragt, dass zukünftig alle von der Arbeitsgruppe für die Harmonisierung vorgeschlagenen Texte, die von den UN-Modellvorschriften abweichen, Gegenstand von Erläuterungen im Bericht werden.

Wasserverunreinigende Stoffe

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/28 (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.53 (Vereinigtes Königreich)
INF.19 (Belgien)

65. Keine Delegation unterstützt den Antrag des Vereinigten Königreichs, die Diskussion zum Antrag auf Harmonisierung der Vorschriften für wasserverunreinigende Stoffe mit den UN-Modellvorschriften wiederaufzunehmen, der bei der letzten Gemeinsamen Tagung abgelehnt wurde. Es findet daher keine neue Diskussion zu diesem Thema statt.

NEUE ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID/ADR/ADN

Absatz 5.4.1.1.6: Ungereinigte leere Umschließungsmittel

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2005/11 (Österreich)
OCTI/RID/GT-III/2005/35 (Belgien)
OCTI/RID/GT-III/2005/39 (Österreich)

Informelle Dokumente: INF.11 (Belgien) der Gemeinsamen Tagung im März 2005
INF.24 (Belgien)

66. Der Vertreter Österreichs akzeptiert die von Belgien im informellen Dokument INF.24 vorgeschlagenen Änderungen zu seinem Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/39. Diese Änderungen werden von der Gemeinsamen Tagung mit einigen redaktionellen Änderungen ebenfalls angenommen (siehe Anlage 2).
67. Bezüglich des Absatzes 5.4.1.1.6.2.3 erklären die Vertreter der Schweiz und des CIT, dass im Eisenbahnverkehr die physische Verwendung des gleichen Frachtbriefs für die Rücksendung der ungereinigten leeren Umschließungsmittel nicht möglich ist. Die Frage wird daher an den RID-Fachausschuss weitergeleitet. Der Vertreter Portugals äußert den Wunsch, dass diese Möglichkeit für multimodale Beförderungsmittel berücksichtigt wird.
68. Es wird festgestellt, dass der in Absatz 5.4.1.1.6.3 enthaltene Verweis auf Unterabschnitt 7.5.8.1 bei der nächsten Tagung erneut geprüft werden sollte. Der Unterabschnitt 7.5.8.1 betrifft nämlich nur Wagen/Fahrzeuge, mit denen Versandstücke befördert wurden. Diese Wagen/Fahrzeuge sind jedoch in Absatz 5.4.1.1.6.3 nicht aufgeführt.

Abschnitt 5.3.2: Harmonisierung der Vorschriften betreffend die orangefarbene Kennzeichnung

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/27 (Deutschland)

69. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Angleichung der Terminologie des RID an die des ADR grundsätzlich an (Antrag 1), wobei jedoch noch zu prüfen ist, ob es an bestimmten Stellen wirklich begründet ist, den Begriff "orangefarbene Kennzeichnung" durch "orangefarbene Tafel" zu ersetzen.
70. Die Gemeinsame Tagung spricht sich für die Streichung der Möglichkeit aus, Selbstklebefolien für die Kennzeichnung von Kesselwagen zu verwenden (9 Ja-, 7 Nein-Stimmen). Es handelt sich dabei um eine indikative Abstimmung für den RID-Fachausschuss, die insbesondere durch die Bedürfnisse der Rettungskräfte begründet wird.
71. Bezüglich der Beibehaltung der alternativen Vorschrift für nicht reflektierende orangefarbene Kennzeichnungen im Eisenbahnverkehr wird der RID-Fachausschuss gebeten, die Frage erneut zu prüfen. Die UIC wird in diesem Zusammenhang eine Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durchführen, da es sich um eine Frage der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs handelt.
72. Für die beiden letztgenannten Fälle müssten gegebenenfalls Übergangsvorschriften, insbesondere wegen der Kosten für die Umsetzung, ins Auge gefasst werden.
73. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag des Vertreters Norwegens an, die Vorschriften betreffend die Feuerbeständigkeit auf alle orangefarbenen Tafeln und nicht nur auf die Tafeln anzuwenden, auf denen die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer angegeben ist. Sie nimmt auch den Antrag des Vertreters Norwegens an, dass sich die orangefarbene Tafel bei einer 15-minütigen Feuereinwirkung nicht von der Befestigung lösen darf (siehe Anlage 2).

74. Bezüglich des Antrags, die Dauer der Feuerbeständigkeit auf 30 Minuten zu erhöhen, besteht kein Konsens. Einige Delegationen sind der Auffassung, dass bestimmte Tanks einem Brand auf keinen Fall länger als 20 Minuten standhalten. Andere Delegationen sind der Meinung, dass 15 Minuten ausreichen, um die auf der Tafel angebrachten Informationen zu erkennen und diese den Einsatzkräften mitzuteilen. Andere Delegationen wiederum vertreten die Auffassung, dass Stahltafeln mit erhabenen Ziffern, die einem Brand von 15 Minuten standhalten, auch in der Lage sind, einem Brand von 30 Minuten Dauer standzuhalten. Schließlich sind einige Delegationen der Auffassung, dass die Kosten einer solchen Maßnahme nicht durch einen Sicherheitsgewinn gerechtfertigt sind.
75. Es wird festgestellt, dass es neben den nationalen deutschen Normen für rückstrahlende Werkstoffe keine entsprechenden international anerkannten Normen zu geben scheint, eventuell mit Ausnahme der ECE-Regelung Nr. 104. Mehrere Delegationen sind somit nicht davon überzeugt, dass es zweckmäßig ist, anstelle der derzeitigen Angaben in der Bem. zu Unterabschnitt 5.3.2.2.1 auf Normen zu verweisen. Es wird vereinbart, dass diese Frage jedoch von der Normen-Arbeitsgruppe geprüft werden könnte. Der Vertreter Deutschlands wird gebeten, die deutschen Normen PAS 1024 und PAS 1038 der Gemeinsamen Tagung zur Verfügung zu stellen.

Sichtbarkeit der orangefarbenen Kennzeichnung

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/31 (Belgien)

76. Der Antrag, die Sichtbarkeit der orangefarbenen Kennzeichnung an Containern, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks vorzuschreiben, wenn diese auf Wagen oder Fahrzeugen verladen sind, wird mit einigen Änderungen angenommen (siehe Anlage 2).

Sondervorschrift 640

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/29 (Belgien)

77. Der Antrag unter Punkt 2.1, der zum Ziel hat, den ursprünglichen Text der Sondervorschrift 640 wiederherzustellen, da die zum 1. Januar 2005 geänderte Vorschrift nicht alle Sonderfälle abdeckt und deshalb schwer zu interpretieren ist, wird abgelehnt (8 Ja-, 11 Nein-Stimmen). Der Antrag unter Punkt 2.2, mit dem die Streichung dieser Vorschrift vorgeschlagen wird, wird zurückgezogen.
78. In diesem Zusammenhang macht der Vertreter Frankreichs darauf aufmerksam, dass die europäische Richtlinie betreffend Kontrollen im Straßenverkehr im Jahr 2006 in Kraft treten wird. Diese könnte zur Stilllegung der Fahrzeuge führen, wenn die erforderlichen Informationen für den Nachweis, dass die Vorschriften korrekt angewendet werden, nicht verfügbar sind.

Definition der Sicherheitspflichten des Entladers

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/32 (Spanien)

Informelles Dokument: INF.54 (Vereinigtes Königreich)

79. Der Antrag Spaniens wird vom Grundsatz her mehrheitlich unterstützt. Jedoch wäre die Aufnahme einer Begriffsbestimmung für den Entlader und eine bessere Abgrenzung der Pflichten des Entladers zu den Pflichten des Empfängers wünschenswert. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs befürwortet einen gesamthaften Ansatz (INF.54). Der Vertreter Portugals ist der Auffassung, dass parallel zur Unterscheidung zwischen Verloader und Befüller eine Unterscheidung zwischen dem Entlader von Versandstücken und dem Entlader (Entleerer) von Gütern in loser Schüttung und Tanks ins Auge gefasst werden sollte, da diese nicht

die gleichen Pflichten haben. Andere Delegationen sind jedoch der Meinung, dass einige der Pflichten bereits dem Empfänger zugeordnet sind.

80. Der Vertreter Österreichs ist der Meinung, dass es an der Zeit ist, das Kapitel 1.4 auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen insgesamt zu überarbeiten, insbesondere unter Berücksichtigung des neuen Übereinkommens COTIF, das noch weitere Beteiligte vorsieht. Der Vertreter Deutschlands macht in diesem Zusammenhang auf sein Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/56 (Pflichten des Verladers und des Empfängers) aufmerksam. Er schlägt vor, dass dieses Dokument zum jetzigen Zeitpunkt nicht behandelt wird, jedoch auf der Tagesordnung bleibt.
81. Die Vertreterin Spaniens erklärt, dass sie einen überarbeiteten Antrag vorlegen wird, der den geäußerten Bemerkungen sowie dem Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/56 Deutschlands Rechnung trägt.

Unterabschnitt 1.1.3.1 d): Beförderungen durch Einsatzkräfte

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/38 (Österreich)

Informelle Dokumente: INF.31 (Vereinigtes Königreich)
INF.66 (Österreich/Vereinigtes Königreich)

82. Die Gemeinsame Tagung nimmt die im informellen Dokument INF.66 beantragte Änderung des Unterabschnittes 1.1.3.1 d) an (siehe Anlage 2).

Unterabschnitt 1.1.3.2 d): Freistellungen in Zusammenhang mit Gasen in Ausrüstungsteilen zum Betrieb des Fahrzeugs

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/40 (Deutschland)

83. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag Deutschlands mit einigen redaktionellen Anpassungen an (siehe Anlage 2).

Beförderung von nach der Begasung belüfteter Beförderungseinheiten

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/41 (Deutschland)

84. Die Gemeinsame Tagung bemerkt, dass Deutschland dem DSC-Unterausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation einen Antrag betreffend begaste Beförderungseinheiten in Anbetracht der Tatsache vorlegen wird, dass die Gefahr verringert werden kann, wenn diese Beförderungseinheiten belüftet sind.
85. Die Gemeinsame Tagung räumt ein, dass die Klassifizierung unter der UN-Nummer 3359 auf Grund der zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der Klassifizierung als gefährliche Güter bedeutende wirtschaftliche Folgen haben kann, insbesondere wenn die Gefahr durch eine Belüftung ausgeräumt werden kann.
86. Es wird jedoch bemerkt, dass die derzeitigen Vorschriften eine Kennzeichnung vorsehen, welche die Art des Begasungsmittels, seine Menge und das Datum der Begasung angibt. Diese Angaben sollten es der zuständigen Behörde ermöglichen, bei der Übernahme dieser Beförderungseinheiten in Häfen festzustellen, ob hinsichtlich der weiteren Beförderung im Landverkehr bei festgelegten Belüftungsbedingungen ein Risiko verbleibt, und dementsprechend zu entscheiden, ob die Beförderung im Landverkehr den für die UN-Nummer 3359 vorgeschriebenen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Kennzeichnung, unterworfen bleibt.

87. Einige Delegationen sind der Auffassung, dass mangels präziser Kriterien für die von diesen begasten Beförderungseinheiten ausgehenden Gefahren der Grundsatz der Vorsicht angewendet werden sollte. Demzufolge müssten präzise Kriterien entsprechend der Begasungsmethode, der Dauer der Begasung und der eventuellen Belüftungsbedingungen entwickelt werden, um Fälle von Abweichungen festzulegen.

Angaben im Frachtbrief/Beförderungspapier

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/44 (Belgien)

88. Der Antrag, im Beförderungspapier die Angabe des Ortes und des Datums der Ausstellung des Beförderungspapiers, die Unterschrift des Absenders und des Beförderers sowie den Ort und das Datum der Übernahme der Güter vorzuschreiben, wird zur Abstimmung gestellt und mit 10 Nein- gegen 4 Ja-Stimmen abgelehnt.

Beförderung von UN 1013 in Flaschen bis 0,5 Liter

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/53 (Deutschland)

89. Der Antrag, die Vorschriften der multilateralen Sondervereinbarung M114 und RID 3/2002 in den Text des RID/ADR zu übernehmen, wird angenommen. Die angenommenen Vorschriften werden jedoch weder in den Unterabschnitt 1.1.3.2 g) noch in den Abschnitt 3.4.6 eingefügt, wie dies von einigen Delegationen mündlich vorgeschlagen wird, sondern in eine Sondervorschrift 6xx des Kapitels 3.3 (siehe Anlage 2).

IMO-Leitfaden für die Weiterverwendung von ortsbeweglichen Tanks und Straßentankfahrzeugen des IMO-Typs

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/54 (Vereinigtes Königreich)

90. Mit dem Ziel, die Übergangsvorschriften des IMDG-Codes zu erläutern, beantragt der Vertreter des Vereinigten Königreichs, eine Fußnote in Unterabschnitt 1.1.4.3 aufzunehmen. Dieser Antrag wird angenommen und durch die betroffenen Tanktypen ergänzt. Die im zweiten Antrag vorgeschlagene Ergänzung ist somit gegenstandslos (siehe Anlage 2).

Unterabschnitt 1.1.3.1: Beförderung von ungereinigten ortsfesten Tanks

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/58 (Vereinigtes Königreich)

Informelles Dokument: INF.41 (Belgien)
INF.69 (Vereinigtes Königreich)

91. Es wird beschlossen, den Unterabschnitt 1.1.3.2 f) zu streichen und einen neuen Unterabschnitt 1.1.3.1 f) aufzunehmen, um unter bestimmten Bedingungen ungereinigte leere ortsfeste Tanks freustellen, die bestimmte Stoffe enthalten haben (siehe Anlage 2).
92. Der Vertreter der Europäischen Kommission äußert den Wunsch, dass die nationalen Abweichungen zur gemeinschaftlichen Anwendung des RID und des ADR allmählich abgebaut werden und eine weitere Zunahme vermieden wird. Er begrüßt die diesbezügliche Initiative des Vereinigten Königreichs.

Absatz 6.2.1.7.2: Kennzeichnung

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/60 (EIGA)

93. Dieser Antrag auf Wiedereinführung der vorgeschriebenen Kennzeichnung mit dem (in Wasser) ausgeliterten Fassungsraum für verdichtete und verflüssigte Gase, um die Berechnung gemäß Unterabschnitt 1.1.3.6 prüfen zu können, wird angenommen (siehe Anlage 2).

Beförderung von Druckgefäßen ohne Gefahrzettel oder mit veralteten Gefahrzetteln

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/61 (EIGA)

Informelles Dokument: INF.71 (EIGA)

94. Die Gemeinsame Tagung nimmt im Grundsatz die Aufnahme eines neuen Unterabsatzes in Absatz 5.2.2.2.1.2 an, der unter bestimmten Bedingungen die Beförderung ungereinigter leerer Druckgefäße ohne Gefahrzettel oder mit veralteten Gefahrzetteln zulässt. Das Sekretariat soll die für diese neue Vorschrift geeignete Stelle festlegen (siehe Anlage 2).

Vorschriften für Druckgefäße, die nicht in Übereinstimmung mit Normen ausgelegt, gebaut und geprüft wurden

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/67 (Vereinigtes Königreich)

Informelle Dokumente: INF.43 (Vereinigtes Königreich)
INF.68 (Vereinigtes Königreich)

95. Der Antrag auf Änderung des Abschnitts 6.2.3 wird mit Anpassungen und der Aufnahme von Übergangsvorschriften angenommen (siehe Anlage 2).

Unterabschnitt 6.11.4.1 und Abschnitt 7.1.3: Verweis auf UIC-Merkblätter

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/69 (UIC)

Informelles Dokument: INF.65 (UIC)

96. Die Änderungsanträge betreffend die Verweise auf UIC-Merkblätter werden angenommen (siehe Anlage 2).

Änderungen in Kapitel 3.2 Tabelle A, in Absatz 4.1.1.19.6 und in Unterabschnitt 9.1.1.2

Informelles Dokument: INF.55 (Sekretariat der OTIF)

97. Die vorgeschlagenen Änderungen werden angenommen (siehe Anlage 2).

Zu bestätigende Änderungen

Informelle Dokumente: INF.57 (Sekretariat)
INF.15 (Deutschland)

98. Die Gemeinsame Tagung bestätigt mit einigen Anpassungen die in den vorherigen Berichten der Gemeinsamen Tagung in eckige Klammern gesetzten Änderungen (siehe Anlage 2).

BERICHTE DER INFORMELLEN ARBEITSGRUPPEN

Informelle Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/47 (EIGA)

Informelle Dokumente: INF.12 (EIGA)
INF.13 (EIGA)
INF.25 (Schweiz)

99. Die Gemeinsame Tagung nimmt mit Zufriedenheit von den Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 Kenntnis, die am 18. April, 20. Mai sowie am 9. und 10. Juni 2005 getagt und eine Überarbeitung des Kapitels 6.2 vorgenommen hat.
100. Sie kommt überein, dass es zu früh ist, diese Überarbeitung zum 1. Januar 2007 in Kraft zu setzen, und es zweckmäßiger ist, die Arbeiten fortzuführen, um die Grundsätze der europäischen Richtlinie "TPED" in das RID und das ADR aufzunehmen. Zu diesem Zweck soll die Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 unter Beibehaltung der erzielten Ergebnisse und unter Berücksichtigung der genannten Richtlinie die Modalitäten für die Konformitätsprüfung untersuchen. Da die TPED-Richtlinie auch Gastanks betrifft, sollte die Tank-Arbeitsgruppe parallel die gleichen Fragen in Zusammenarbeit mit der informellen Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 prüfen. Der Gemeinsamen Tagung sollte ein kohärenter Gesamtantrag unterbreitet werden, um das Inkrafttreten dieser Vorschriften zum 1. Januar 2009 sicherzustellen.
101. Mehrere Delegationen bemerken, dass die Aufnahme der Vorschriften der europäischen TPED-Richtlinie in das RID/ADR in den Nicht-Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht unbedingt den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Genehmigungen im nationalen Recht betreffend die Verwendung von Druckgefäßen miteinschließt. Es wird jedoch festgestellt, dass sie zumindest die gegenseitige Anerkennung der Prüf- und Zulassungsstellen ermöglichen würde.

Informelles Dokument: INF.52 (AEGPL)

102. Der Vertreter des AEGPL teilt mit, dass er einen neuen offiziellen Antrag zur Änderung des Unterabschnitts 6.2.1.6 für die nächste Tagung vorlegen wird. Er wird gebeten, die geäußerten Bemerkungen zu berücksichtigen und insbesondere keine Verfahren und Vorschriften vorzusehen, die nur den nationalen Verkehr eines einzigen Staates betreffen und im Widerspruch zur RID- und ADR-Rahmenrichtlinie stehen.

Bericht der informellen Arbeitsgruppe betreffend die Prüfung des Sicherheitsberaters gemäß Abschnitt 1.8.3 (Madrid, 6. und 7. Juni 2005)

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/48 (Spanien)

Informelles Dokument: INF.10 (Spanien)

103. Die Aufnahme einer Vorschrift in Unterabschnitt 1.8.3.10 betreffend die Unabhängigkeit der Prüfungsstelle gegenüber dem Schulungsveranstalter ist Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. Es wird festgestellt, dass gemäß Absatz 3 des Berichts die Zugehörigkeit der Prüfungsstelle und des Schulungsveranstalters zu derselben juristischen Person zwar möglich ist, aus dem vorgeschlagenen Text jedoch nicht hervorgeht. Ein in einem Sitzungsdokument ausgearbeiteter Antrag, demzufolge die Prüfungsstelle von Stellen, bei denen der Kandidat geschult worden ist, organisatorisch und wirtschaftlich unabhängig sein muss, wird nur von fünf Delegationen unterstützt. Der im Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/48 enthaltene Basisantrag wird schließlich angenommen (16 Ja-Stimmen) (siehe Anlage 2).

104. Der Antrag, im Absatz 1.8.3.12.2 die Anonymität sicherzustellen, wird abgelehnt (11 Ja-, 11 Nein-Stimmen).
105. Der Antrag, im Absatz 1.8.3.12.5 bei der mündlichen Prüfung elektronische Präsentationen als Hilfsmittel zuzulassen, wird abgelehnt (keine Ja-Stimme), da die Bedingungen für die Verwendung elektronischer Hilfsmittel bereits im Absatz 1.8.3.12.3 vorgesehen ist.
106. Die übrigen Anträge der Arbeitsgruppe werden angenommen (siehe Anlage 2).
107. Die Gemeinsame Tagung beschließt, die offenen Fragen (Datenbanken, Harmonisierung der Prüfungsbedingungen und des Anforderungsniveaus, Verfahren zum Austausch der Fragenkataloge) bei der nächsten Tagung zu behandeln, bevor eine kleine Facharbeitsgruppe eingerichtet wird (siehe Absatz 11 des Berichts der Arbeitsgruppe).

Informelle Arbeitsgruppe zu Umverpackungen

Informelles Dokument: INF.26 (FIATA)

108. Die Anträge der Arbeitsgruppe werden angenommen, mit Ausnahme des Antrags, auf der Umverpackung zusätzlich zur UN-Nummer die in Abschnitt 5.2.1 vorgesehenen Kennzeichen anzugeben, und mit Ausnahme des Antrags zu den Pflichten des Verladers in Unterabschnitt 1.4.3.1, der Gegenstand späterer Beratungen sein soll (siehe Anlage 2).
109. Der Expertenunterschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der UNO ist entsprechend zu informieren.

ZUKÜNFTIGE ARBEITEN

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/65 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.29 (Sekretariat)

110. Die Gemeinsame Tagung nimmt grundsätzlich den Entwurf eines Arbeitsprogramms an, der bezüglich der Tätigkeit 02.7 c) des Binnenverkehrsausschusses der Arbeitsgruppe WP.15 unterbreitet wird. Sie ist der Auffassung, dass insbesondere die fünf vom Binnenverkehrsausschuss als relevant betrachteten Themen (Entwicklung der Transportverbindungen zwischen Europa und Asien; Verwendung der Telematik und intelligenter Transportsysteme; europäische Integration; Sicherung von Transporten; Globalisierung der Wirtschaft und ihre Auswirkungen auf den Transport) im Rahmen ihres Arbeitsprogrammes berücksichtigt werden. Sie ist der Auffassung, dass besondere Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Zusammenarbeit mit der OSShD zu verbessern und zu einer Harmonisierung der Anlage 2 des SMGS-Übereinkommens mit dem RID/ADR/ADN zu gelangen, um damit die Entwicklung der Transportverbindungen zwischen Europa und Asien zu fördern.
111. Der Vertreter der OSShD teilt mit, dass die Anlage 2 des SMGS soweit wie möglich mit der Ausgabe 2001 des RID harmonisiert wurde, dass geplant ist, eine neue, mit dem RID 2005 harmonisierte Ausgabe auszuarbeiten, und dass das Ziel darin besteht, 2007 zu einer möglichst vollständigen Harmonisierung zu gelangen. Dabei müssen jedoch die Besonderheiten der derzeitigen Praxis in den östlichen Ländern, insbesondere bei der Beförderung in Kesselwagen, berücksichtigt werden.

Informelle Arbeitsgruppe zur Beförderung von Abfällen

Informelles Dokument: INF.35 (Deutschland)

112. Die Gemeinsame Tagung nimmt von der Absicht der Regierung Deutschlands Kenntnis, eine informelle Arbeitsgruppe zur Beförderung von Abfällen am 15. und 16. November 2005 in Bonn durchzuführen.

Offen gebliebene informelle Dokumente

120. Die Verfasser von informellen Dokumenten, die während dieser Tagung nicht behandelt wurden, werden gebeten, dem Sekretariat ihre Absicht zu bestätigen, diese auf die Tagesordnung der nächsten Tagung zu setzen.

BESTELLUNG DES BÜROS FÜR DAS JAHR 2006

114. Auf Antrag des Vertreters des Vereinigten Königreichs wählt die Gemeinsame Tagung erneut Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) zum Vorsitzenden und Herrn H. Rein (Deutschland) zum stellvertretenden Vorsitzenden für das Jahr 2006.

VERSCHIEDENES

Radioaktiver Schrott

Informelles Dokument: INF.22 (Sekretariat)

115. Die Gemeinsame Tagung nimmt von den geplanten Arbeiten der UNECE betreffend die Überwachung von kontaminiertem radioaktiven Schrott Kenntnis.

Antrag auf Beobachterstatus (EPBA)

Informelles Dokument: INF.38 (EPBA)

116. Die Gemeinsame Tagung räumt dem Europäischen Verband der Hersteller von ortsbeweglichen Batterien (EPBA) einen Beobachterstatus ein.

Ehrung von Herrn Chris Jubb (EIGA)

117. Die Gemeinsame Tagung nimmt davon Kenntnis, dass Herr Chris Jubb (EIGA) künftig nicht mehr an ihren Arbeiten teilnehmen wird. Aus diesem Anlass spricht sie ihm ihren Dank für seine hervorragende Arbeit auf dem Gebiet der Gasgefäße aus.

Beileidsbekundung

118. Der Vorsitzende spricht im Namen der Gemeinsamen Tagung der Delegation Österreichs sein aufrichtiges Beileid zum Tode von Herrn Michael Twaroch aus, der über lange Jahre hinweg an den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung teilgenommen hat.

ANNAHME DES BERICHTS

119. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht über die Herbsttagung 2005 und dessen Anlagen auf der Grundlage eines von den Sekretariaten erstellten Entwurfes an.
