

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/2006-A
(TRANS/WP.15/AC.1/102)

26. April 2006

Original: Französisch

RID/ADR

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

Bern, 20. bis 23. März 2006

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 ECE/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	3
Tanks	4 – 21	3
Normen	22 – 24	6
Interpretation des RID/ADR/ADN	25 – 29	6
Neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN	30 – 46	7
Offene Fragen	47 – 55	10
Bericht der informellen Arbeitsgruppen	56 – 58	11
Verschiedenes	59 – 66	12
Annahme des Berichts.....	67 – 68	13

Anlagen

Anlage 1: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe (siehe OCTI/RID/GT-III/2006-A/Add.1 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1))	
Anlage 2: Von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte	15
Anlage 3: Korrekturen zu den Änderungen 2007 des RID/ADR/ADN	20

TEILNEHMER

1. Die Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE hat vom 20. bis 23. März 2006 in Bern unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) ihre Frühjahrstagung abgehalten. Vertreter der folgenden Staaten haben an den Arbeiten teilgenommen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Liechtenstein, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Vereinigtes Königreich und Vereinigte Staaten von Amerika. Die Europäische Kommission war ebenfalls vertreten. Folgende Fachorganisation war vertreten: Weltgesundheitsorganisation. Folgende zwischenstaatliche Organisation war vertreten: 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), Verbindungskomitee der Karosserie- und Anhängerhersteller (CLCCR), Europäischer Verband der Parfümerie- und Kosmetikartikelhersteller (COLIPA), Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), Europäischer Aerosol-Verband (FEA), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), 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 81-02/503.2006 (Dokument TRANS/WP.15/AC.1/101 und Add.1) vorgeschlagenen und der entsprechend den informellen Dokumenten INF.1 und INF.2 aktualisierten Fassung an.
3. Der CEFIC zieht sein Dokument OCTI/RID/GT-III/2006/1 zurück.

TANKS

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.1 (Bericht über die letzte Tagung der Tank-Arbeitsgruppe)
OCTI/RID/GT-III/2005-B, Absätze 3 bis 5 und 100 (Bericht über die letzte Gemeinsame Tagung)
OCTI/RID/GT-III/2006/4 (Schweiz)
OCTI/RID/GT-III/2006/6 (Frankreich)
OCTI/RID/GT-III/2006/8 (Niederlande)
OCTI/RID/GT-III/2006/9 (Portugal)
OCTI/RID/GT-III/2006/10 (Portugal)

Informelle Dokumente: INF.3 (Niederlande)
INF.9 (UIP)
INF.14 (Deutschland)
INF.21 (Belgien)
INF.26 (AEGPL)

4. Nach einer einführenden Vorstellung werden alle Dokumente an die Tank-Arbeitsgruppe übermittelt.
5. Die Frage betreffend das BLEVE-Phänomen (Dampfexplosion nach Ausdehnung siedender flüssiger Stoffe), die in den Dokumenten OCTI/RID/GT-III/2006/8, INF.3 und INF.26 behandelt wird, ist jedoch Gegenstand langer Diskussionen.

6. Einige Delegationen sind der Meinung, dass die Sicherheitsvorschriften des RID und des ADR grundsätzlich unter Berücksichtigung der Risiken bei normalen Beförderungsbedingungen und nicht bei eventuellen Unfallsituationen wie einem Brand ausgearbeitet werden. Vorschriften zur Verringerung des BLEVE-Risikos bei einem Brand oder Unfall vorzusehen, würde bedeuten, dass von diesem Grundsatz abgewichen wird und alle Vorschriften des RID und des ADR auf der Basis neuer, wesentlich strengerer Anforderungen überarbeitet werden müssen; anhand von Unfalldaten erscheint dies nicht gerechtfertigt, da die BLEVE-Unfälle in Europa nur selten vorkommen.
7. Einige andere Delegationen sind der Meinung, dass die bestehenden Vorschriften bereits Unfallbedingungen berücksichtigen.
8. Einige Delegationen sind der Auffassung, dass systematisch vorgegangen werden sollte, wenn Arbeiten zu diesem Thema durchgeführt werden müssen, d.h., es müssten alle Unfallarten, die zu einer Katastrophensituation führen können, und nicht nur der Brandfall untersucht werden, und es müssten nicht nur die entzündbaren Gase, sondern auch die giftigen, ätzenden und sonstigen Gase betrachtet werden.
9. Bezüglich der vorgeschlagenen Lösungen (Sicherheitsventile, Wärmeisolierung) sind einige Delegationen der Auffassung, dass diese Ausrüstungen ebenfalls Probleme bereiten (Entweichen von entzündbaren Gasen, die einen Brand unterstützen können, durch die Ventile; Probleme bei der Überprüfung des Zustandes der mit einer Wärmeisolierung versehenen Tanks; Schwierigkeiten, einen mit einer Wärmeisolierung versehenen Tank zu kühlen) und Risikoanalysen durchgeführt werden sollten.
10. Es wird festgestellt, dass die Vorschriften des Kapitels 6.7 (UN-Tanks) diese Ausrüstungen vorsehen, sie gegenwärtig jedoch noch nicht in Kapitel 6.8 (RID/ADR-Tanks) übernommen wurden, da die Risiken in Zusammenhang mit einer Nutzung dieser Ausrüstungen höher erscheinen als das BLEVE-Risiko.
11. Die Gemeinsame Tagung bittet schließlich die Tank-Arbeitsgruppe, bei der jetzigen Tagung die folgenden Punkte zu prüfen:
 - a) verschiedene Schutzmaßnahmen, die in Kapitel 6.8 vorgesehen werden können, um die Risiken bei einem Brand oder Unfall unter Berücksichtigung der Vorschriften des Kapitels 6.7 zu verringern;
 - b) weitere Phänomene, die das BLEVE-Risiko erhöhen können (z.B. Ermüdung auf Grund von Werkstoffverschleiß);
 - c) Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Maßnahmen.
12. Auf der Grundlage des Berichtes der Arbeitsgruppe wird die Gemeinsame Tagung entscheiden, ob die künftigen Arbeiten der Tank-Arbeitsgruppe oder einer anderen Arbeitsgruppe übertragen werden, wobei
 - a) grundsätzlich die Verbände der Einsatzkräfte (CTIF) teilnehmen sollten;
 - b) Maßnahmen zur Verringerung der Unfall- und Brandursachen, z.B. strengere Vorschriften für den Bau und den Schutz der Kraftstofftanks aller Fahrzeuge, sowie vorsorgliche Maßnahmen auf der Grundlage von Risikoanalysen ins Auge gefasst werden sollten, wie Streckenbeschränkungen, bei denen die Umfahrung der Ballungsgebiete oder sonstiger Gebiete vorgezogen wird, auch wenn dabei bestimmte Verkehrsträger begünstigt werden.

Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

13. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Herr J. Ludwig (Deutschland), stellt den Bericht und die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe vor (siehe Anlage 1 unter der Dokumentenbezeichnung OCTI/RID/GT-III/2006-A/Add.1). Die Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung zu den verschiedenen, im Bericht behandelten Punkten sind nachstehend zusammengefasst.

Informelles Dokument: INF.38 (Deutschland)

Punkt 1: Unterabschnitt 6.10.3.7 a)

14. Der vorgeschlagene Kompromisstext wird von der Gemeinsamen Tagung in Erwartung einer neuen entsprechenden Norm angenommen (siehe Anlage 2). Sollte die WP.15 diesen Text nicht für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007 annehmen, wäre eine Erneuerung der multilateralen Sondervereinbarung M 134 erforderlich.

Punkt 2: Absätze 6.8.2.4.3 und 6.8.3.4.6

15. Der in Fettdruck dargestellte Text wird in eckige Klammern gesetzt. Der Vertreter Belgiens wird für die nächste Tagung einen klärenden Antrag unterbreiten (siehe Anlage 2).

Punkt 3: Absatz 6.8.3.2.17 und Unterabschnitt 1.6.x.x

16. Zum Antrag Portugals kann wegen fehlender Informationen keine Entscheidung getroffen werden. Der Vertreter Portugals wird der nächsten Gemeinsamen Tagung zusätzliche Informationen über die Korrosion in solchen Tanks unterbreiten.

Punkt 5: Absatz 6.8.2.1.23

17. Der Text wird mit 18 Ja- und 2 Nein-Stimmen angenommen (siehe Anlage 2), obwohl die Norm EN 12972 erst 2009 verpflichtend anzuwenden sein wird. Die Gemeinsame Tagung ist nicht der Auffassung, dass Übergangsvorschriften erforderlich sind, da der Text lediglich neue Tanks betrifft und nur die Prüfung zum Zeitpunkt der Herstellung behandelt.

Punkt 6: Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 3

18. Die Arbeitsgruppe erachtet die vorgeschlagene Änderung als überflüssig. Die Gemeinsame Tagung nimmt dies zur Kenntnis.

Punkt 7: Absatz 6.8.2.1.18

19. Die Gemeinsame Tagung nimmt von den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe Kenntnis.

Punkt 4: BLEVE

20. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag der Tank-Arbeitsgruppe an, eine getrennte informelle Arbeitsgruppe für die Vertiefung dieser wichtigen Frage zu bilden. Das von der Tank-Arbeitsgruppe vorgeschlagene Mandat wird von der Gemeinsamen Tagung insbesondere um Grundsatzfragen erweitert.

21. Der Vertreter der Niederlande schlägt vor, eine erste Sitzung im Oktober oder November 2006 zu organisieren. Die Vertreter Norwegens und des AEGPL erklären sich bereit, die Folgesitzungen abzuhalten. Die Arbeiten sollten sich nicht auf die UN-Nummer 1965 beschränken, sondern sollten auch alle anderen Stoffe, die einen BLEVE verursachen können, umfassen. Unfälle, die sich in der Vergangenheit ereignet haben, sollten berücksichtigt und Risikoanalysen durchgeführt werden.

NORMEN

Informelles Dokument: INF.19 (CEN)

22. Dieses Dokument wird der Arbeitsgruppe Normen zur Prüfung übergeben.

Informelles Dokument: INF.39 (CEN) (Bericht der Arbeitsgruppe)

23. Die 6 von 16 von der Arbeitsgruppe zur Annahme vorgeschlagenen Normen werden von der Gemeinsamen Tagung angenommen (siehe Anlage 2). Was die Norm EN ISO 10106:2006 anbelangt (siehe Punkt 1 c) des Berichts der Arbeitsgruppe), wird der Vertreter Deutschlands dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter einen entsprechenden Antrag unterbreiten. Er bittet die Vertreter der Gemeinsamen Tagung, diesen Antrag im UN-Expertenunterausschuss zu unterstützen.
24. Bezüglich der Frage der Vielfältigkeit der Normen und der Prüfungen bei einem höheren Druck (Punkte 4a) und 4b) des Berichts der Arbeitsgruppe) werden die Vertreter der Schweiz und des AEGPL jeweils einen Antrag für die nächste Tagung unterbreiten, da sich die Gemeinsame Tagung nicht in der Lage sieht, Stellung zu nehmen. Es handelt sich unter anderem um die Normen, die mangels Konsens von der Arbeitsgruppe abgelehnt wurden oder Gegenstand von abweichenden Interpretationen sind.

INTERPRETATION DES RID/ADR/ADN

Beförderung von nicht entzündbarem Bitumen

Informelles Dokument: INF.18 (Spanien)

25. Bezüglich der Klassifizierung von nicht entzündbarem Bitumen, das für das Befüllen und Entleeren bei Temperaturen von mindestens 100 °C verflüssigt und bei Temperaturen von weniger als 100 °C befördert wird, erinnert die Gemeinsame Tagung daran, dass die Klassifizierung eines Stoffes unter die Verantwortung des Absenders fällt und diese im Verlauf der Beförderung nicht geändert werden kann. Auch wenn dieses Bitumen bei Temperaturen von mindestens 100 °C eingefüllt wird, kann davon ausgegangen werden, dass es den Vorschriften des RID oder des ADR nicht unterliegt, wenn es tatsächlich vom Absender bei Temperatur unter 100 °C zur Beförderung aufgegeben wird und während der Beförderung nicht wieder erhitzt wird. Es obliegt dem Absender sich zu vergewissern, dass diese Bedingungen erfüllt sind.

Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter

Informelles Dokument: INF.28 (Sekretariat)

26. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass in der französischen und englischen Fassung des Berichtsmusters in Unterabschnitt 1.8.5.4 Übersetzungsfehler bestehen. Der zweite Punkt unter 7. müsste lauten: "nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung" (siehe Anlage 2).
27. In diesem Zusammenhang bemerkt das Sekretariat der UNECE, dass in den vier Jahren, in denen eine Meldepflicht für Ereignisse mit gefährlichen Gütern besteht, dem Sekretariat ein einziger Bericht betreffend die Straßenbeförderung entsprechend Unterabschnitt 1.8.5.2 übermittelt worden sei. Daraus lasse sich entweder schließen, dass die Straßentransporte sehr sicher sind oder es im Verlauf der letzten Jahre keine Unfälle gegeben hat, oder dass die zuständigen Behörden der Vertragsparteien des ADR der Meinung waren, dass es nicht erforderlich war, die übrigen Vertragsparteien zu informieren, da keine Lehren aus diesen Unfällen zu ziehen waren.

28. Mehrere Delegationen erwähnen, dass entsprechend Unterabschnitt 1.8.5.1 mehrere Unfallberichte an die zuständigen Behörden ihres Landes übermittelt wurden, es aber als nicht erforderlich erachtet wurde, die anderen Vertragsparteien zu informieren.
29. Der Vorsitzende bemerkt, dass alle Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle von Interesse sein können, und sei es auch nur, um bei Unfällen ohne schwerwiegende Folgen zu zeigen, dass die Vorschriften ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleisten. Er erläutert seine Gedanken zur Entwicklung einer internationalen Datenbank, in der alle Unfallberichte gesammelt werden und die für statistische Zwecke verwendet werden könnte.

NEUE ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID/ADR/ADN

Unterabschnitt 4.1.4.1: Verpackungsanweisung P 650 (8) a)

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2006/3 (Österreich)

30. Die Bitte um Klarstellung der bei der Verwendung von Trockeneis oder flüssigen Stickstoff als Kühlmittel zu beachtenden Vorschriften wird grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Zumindest bei der Verwendung von flüssigem Stickstoff wäre eine Aufzählung dieser Vorschriften erforderlich. Die Frage sollte dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorgelegt werden. Sollte dieser zu keiner Lösung gelangen, könnte die Gemeinsame Tagung dieses Problem in einer erläuternden Bemerkung regeln. Der Vertreter Österreichs wird einen entsprechenden Antrag vorlegen.

Beförderung von Bitumen gemäß RID/ADR

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2006/5 (Vereinigtes Königreich)

31. Dieser Antrag sowie der mündliche Antrag Belgiens, in der Tabelle B bei den Eintragungen für flüssige Teere ebenfalls die UN-Nummern 3256 und 3257 hinzuzufügen, werden von der Gemeinsamen Tagung angenommen (siehe Anlage 3).

Änderung des Absatzes 2.2.9.1.15

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2006/7 (Vereinigtes Königreich)

32. Dieser Antrag wird von der Gemeinsamen Tagung begrüßt. Es wird jedoch angeregt, den Begriff "gegebenenfalls" mit Bezug auf die Verpackungsgruppen z.B. durch "wie in Tabelle A angegeben" zu ersetzen. Der Vertreter Italiens macht darauf aufmerksam, dass andere Stoffe der Klassen 3, 5.1 und 8 ebenfalls betroffen sind. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird im Laufe dieser Sitzung eine neue Fassung vorlegen (INF.36).

Informelles Dokument: INF.36 (Vereinigtes Königreich)

33. Die Gemeinsame Tagung trifft schließlich die Entscheidung, sich auf die Klasse 9 zu beschränken, und nimmt die im informellen Dokument INF.36 vorgeschlagene Änderung des Absatzes 2.2.9.1.15 an (siehe Anlage 2).

Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr bei pyrophoren festen Stoffen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2006/2 (Österreich)

Informelles Dokument: INF.34 (Österreich)

34. Die Gemeinsame Tagung beschließt, der UN-Nummer 3391 die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 43 zuzuordnen und eine neue Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr X432 für die mit Wasser reagierenden pyrophoren festen Stoffe einzuführen (siehe Anlage 2).

Begrenzte Mengen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2006/12 (Frankreich)

Informelle Dokumente: INF.4 (Frankreich)
INF.20 und 33 (Frankreich)
INF.22 (AISE)
INF.23 (Vereinigtes Königreich)
INF.32 (IRU)

35. Im informellen Dokument INF.20 beantragt Frankreich, Vorschriften vorzusehen, die es ermöglichen, im Beförderungspapier die in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter, die jeweiligen Klassen, die Bruttomasse, den Absender und den Empfänger zu identifizieren, sobald die Beförderung Mengen von mehr als 12 Tonnen (Bruttomasse) dieser Güter betrifft. Die Wagen und Beförderungseinheiten sollten dann mit Großzetteln (Placards) in Rautenform, auf denen die Buchstaben "LQ" angegeben sind, versehen sein.
36. Die Vertreter des Vereinigten Königreichs, Norwegens, des AISE, des CEFIC und der IRU sprechen sich gegen diesen Antrag aus, indem sie die in den informellen Dokumenten INF.22, INF.23 und INF.32 aufgeführten Argumente wiederholen, und zwar insbesondere, dass der Antrag Frankreichs nicht ausreichend durch Unfallstatistiken begründet sei und die Umsetzung der beantragten Vorschriften zu logistischen Schwierigkeiten und unverhältnismäßigen Kosten für die Industrie führen würde.
37. Mehrere Delegationen erklären sich mit der vom Vereinigten Königreich vorgebrachten Kritik (INF.33) zu der von Frankreich durchgeführten Untersuchung betreffend die Berechtigung der Freistellungen der in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter (INF.4) nicht einverstanden. Auch wenn diese Untersuchung nicht vollständig sein könne, könne ihr nicht vorgeworfen werden, Zwischenlagerungsbedingungen statt Beförderungsbedingungen darzustellen, da es sich bei allen in den Vorschriften vorgesehenen Prüfungen, sei es für die Klassifizierung, die Verpackungen oder die Tanks, um Laborprüfungen und nicht um Prüfungen unter realen Beförderungsbedingungen handele. Sie bemerken, dass keine andere Delegation ähnliche Untersuchungsergebnisse vorgelegt habe, welche die Schlussfolgerungen der von Frankreich durchgeführten Untersuchung wissenschaftlich in Frage stellen.
38. Mehrere Delegationen sind auch mit dem vom Vereinigten Königreich vorgebrachten Argument nicht einverstanden, dass die von der OECD und PIARC im Zusammenhang mit der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter in Straßentunneln durchgeführten Arbeiten zeigen würde, dass die in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter kein ausreichendes Risiko darstellen, um Gegenstand von Verkehrsbeschränkungen in Straßentunneln zu sein. Sie sind der Meinung, dass die Schlussfolgerung der OECD und PIARC nicht auf einer Risikoanalyse beruht, da eine solche Analyse nicht durchgeführt wurde, und dass die OECD und PIARC mangels einer diesbezüglichen Untersuchung einfach nur den allgemein im ADR für die begrenzten Mengen wiedergespiegelten Grundsatz der verminderten Gefahr angenommen hatten. Sie bemerken, dass es bisher den nationalen Behörden freisteht, die Benutzung von Straßentunneln durch Fahrzeuge mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern auf der Grundlage von auf nationaler Ebene durchgeführten Risikobewer-

tungen zu regeln oder zu verbieten. Die am 1. Januar 2007 in Kraft tretenden neuen Vorschriften des ADR werden den nationalen Behörden nicht nur die Möglichkeit nehmen, auf diese Weise vorzugehen, sondern ihnen auch verbieten, die Benutzung von Tunneln durch diese Fahrzeuge zu regeln oder zu verbieten, auch wenn eine Risikoanalyse durchgeführt wurde. Sie erachten es demzufolge als überaus wichtig, dass das für begrenzte Mengen anwendbare gegenwärtige System des RID und des ADR dringend überarbeitet wird.

39. Bezüglich der Harmonisierung mit den anderen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften wird bemerkt, dass die UN-Modellvorschriften, der IMDG-Code und die technischen Anweisungen der ICAO für begrenzte Mengen mit Ausnahme der Lieferung von für den Verbraucher bestimmten und entsprechend verpackten Gütern an Einzelhandelsgeschäften eine Angabe im Beförderungsdokument vorsehen. Der IMDG-Code sieht ebenfalls eine besondere Kennzeichnung der Beförderungsmittel mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern vor.
40. Mehrere Delegationen bemerken, dass sie auf Grund der Tatsache, dass die gefährlichen Güter in begrenzten Mengen von den meisten Vorschriften des RID und des ADR freigestellt sind, keine Unfallberichte gemäß Abschnitt 1.8.5 erhalten. Daher sei es schwierig, Statistiken zu erstellen, jedoch werde in Fachzeitschriften der Einsatzkräfte regelmäßig über Schwierigkeiten berichtet, denen die Einsatzkräfte bei Unfällen mit diesen Gütern ausgesetzt seien.
41. Andere Delegationen sind der Auffassung, dass es eventuell angebracht wäre, zwischen multimodalen Transporten und rein europäischen Landtransporten zu unterscheiden. Um multimodale Transporte nicht zu behindern, sei es zwingend erforderlich, dass jede neue in das RID/ADR/ADN aufgenommene Vorschrift mit den UN-Modellvorschriften kompatibel ist. Die gegenwärtig im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses durchgeführten Arbeiten sollten demnach ebenfalls berücksichtigt werden. So wird zum Beispiel bemerkt, dass das Fehlen von Dokumentationsvorschriften im ADR gegenwärtig zu Problemen führt, wenn einer Straßenbeförderung eine Seebeförderung folgt.
42. Bezüglich der Dokumentation wird betont, dass der Absender im Rahmen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) der Absender verpflichtet ist, dem Beförderer die genaue Gefahrenart eines zur Beförderung aufgegebenen Gutes anzugeben (Artikel 22 CMR).
43. Bezüglich der eventuellen Kennzeichnung der Fahrzeuge wird bemerkt, dass zurzeit lediglich der IMDG-Code eine Kennzeichnung der Beförderungsmittel vorsieht, das Thema jedoch auch im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses beraten wurde und die Schlussfolgerungen dieser Beratungen ebenfalls berücksichtigt werden sollten.
44. Des Weiteren wird bemerkt, dass das systematische Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wagen und Beförderungseinheiten unerwartete politische Folgen haben könnte, da es in der Öffentlichkeit zu einer übertriebenen Wahrnehmung der vorhandenen Gefahr führen könnte.
45. Auf Grund der Tatsache, dass die Diskussionen zeigen, dass zahlreiche Delegationen, wenn auch nicht die Darstellung, aber doch die im Antrag Frankreichs vorgetragenen Ideen unterstützen, beantragt die Vertreterin Frankreichs, eine informelle Arbeitsgruppe zu bilden, um diese Frage zu vertiefen. Bei der darauf folgenden Abstimmung wird dieser Antrag mehrheitlich angenommen (19 Ja-, 4 Nein-Stimmen).
46. Die Gemeinsame Tagung vereinbart, dass diese Arbeitsgruppe im Lichte der Diskussionen dieser Sitzung:
 - a) die Arbeiten über die Sicherheitsprobleme, die sich durch die gegenwärtigen Beförderungsbedingungen für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter ergeben, fortführen sollte,

- b) die strittigen Punkte der von INERIS im Auftrag der französischen Regierung durchgeführten Untersuchung klären sollte,
- c) den UN-Modellvorschriften und den Arbeiten im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter Rechnung tragen sollte,
- d) die Arbeiten auf die Probleme konzentrieren sollte, die ausschließlich die europäischen Landtransporte betreffen, und Lösungen suchen sollte, die zu keinen Komplikationen oder Behinderungen der multimodalen Transporte führen.

OFFENE FRAGEN

Ungereinigte leere Umschließungsmittel

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2005/39 (Österreich)

Informelles Dokument: INF.24 (der Gemeinsamen Tagung im September 2005)

47. Die Gemeinsame Tagung beschließt, den Unterabschnitt 5.4.1.1.6.3 zu ändern (siehe Anlage 3).

Bericht der informellen Arbeitsgruppe betreffend die Prüfung des Sicherheitsberaters gemäß Abschnitt 1.8.3

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

48. Die bei der letzten Tagung offen gebliebenen Fragen, nämlich die in den Absätzen 9 bis 12 und 15 angesprochenen Fragen (siehe Absatz 107 des Berichts OCTI/RID/GT-III/2005-B), sind Gegenstand einer langen Diskussion. Es wird schließlich vereinbart, eine kleine informelle Arbeitsgruppe mit dem folgenden allgemeinen Mandat zu bilden:

- Ziel: Erzielen eines harmonisierten Prüfungsniveaus unter Bezugnahme des Kenntnisstandes, den der Sicherheitsberater auf der Grundlage dieser Prüfung haben muss, um die ihm obliegenden Prüfungen durchführen zu können.

49. Der Austausch von Fragenkatalogen und Fallstudien könnte als Grundlage für die Arbeit zur Harmonisierung der Prüfungsanforderungen dienen.

Kapitel 1.4: Aufnahme von neuen Pflichten für den Entlader und den Empfänger

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2005/56 (Deutschland)
OCTI/RID/GT-III/2006/11 (Spanien)

50. Es wird daran erinnert, dass der ursprüngliche Antrag Spaniens (OCTI/RID/GT-III/2005/32) in seinem Grundsatz von der Mehrheit angenommen worden ist. Der neue Antrag Spaniens ist Gegenstand einer langen gegensätzlichen Diskussion.

51. Um aus dieser Sackgasse zu gelangen, unterbreiten die Vertreter Deutschlands und Österreichs folgende Anregungen:

- a) Festlegung der Bereiche, in denen sich die Pflichten des Entladers und des Empfängers überschneiden;

- b) Aufnahme einer Begriffsbestimmung für "Entlader";

- c) Festlegung der Pflichten des Entladers und gegebenenfalls des Entleerers und des Reini-
gers im Falle der Beförderung in Tanks oder in loser Schüttung;
- d) entsprechende Änderung der Pflichten des Empfängers.

Informelles Dokument: INF.37 (Spanien)

- 52. Die Vertreterin Spaniens bereitet einen neuen Text vor (INF.37), zu dem sich die Gemein-
same Tagung nicht im Detail äußert. Die Gemeinsame Tagung spricht sich für den Grund-
satz aus, einen neuen Beteiligten (den Entlader) mit einer Begriffsbestimmung und Pflichten
aufzunehmen (13 Ja- und 8 Nein-Stimmen). Die Vertreterin Spaniens wird einen neuen An-
trag unterbreiten, in dem die vorgetragenen Bemerkungen und Kommentare berücksichtigt
werden.

Beförderung von toten infizierten Tieren

Informelle Dokumente: INF.15 (Deutschland)
INF.16 (Sekretariat der UNECE)

- 53. Die Korrekturen in der RID/ADR/ADN-Ausgabe 2007 werden von der Gemeinsamen Tagung
angenommen (siehe Anlage 3).
- 54. Im Zusammenhang mit der Verordnung 1774/2002, auf die in der Fußnote 6) zum Absatz
2.2.62.1.12.2 verwiesen wird, macht der Vertreter Österreichs auf die Tatsache aufmerksam,
dass insbesondere die Anlage II dieser Verordnung relevant sei.
- 55. Der Vertreter Deutschland informiert die Gemeinsame Tagung darüber, dass in seinem Land
im Rahmen der Vogelgrippe die toten Tiere bis zum 31. Dezember 2006 gemäß Abschnitt
5.5.1 befördert werden. Die klinischen Abfälle werden der UN-Nummer 3291, die diagnosti-
schen Proben der UN-Nummer 3373 und die Kulturen der klassischen Vogelpest sowie die
Proben, die nachgewiesenermaßen solche Viren enthalten, der UN-Nummer 2814 zugeord-
net.

BERICHTE DER INFORMELLEN ARBEITSGRUPPEN

Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Kapitels 6.2

Informelles Dokument: INF.13 (EIGA)

- 56. Die Gemeinsame Tagung nimmt vom Bericht der informellen Arbeitsgruppe, die am 18. Ok-
tober 2005 und am 7. und 8. Februar 2006 getagt hat, Kenntnis.
- 57. Sie kommt zu dem Schluss, dass es vorteilhaft wäre, die Begriffsbestimmung der zuständi-
gen Behörde sowie die Vorschriften betreffend die verschiedenen zuständigen Stellen in Teil
1 statt in Teil 6 aufzunehmen.
- 58. Bezüglich des Absatzes 11 des Berichts wird vereinbart, dass bis zur Ausarbeitung der Tex-
te, die der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden, EIGA weiterhin den Vorsitz der Ar-
beitsgruppe führen wird. Die Gemeinsame Tagung könnte dann diese Arbeiten prüfen und
bewerten, um politische Beschlüsse zu fassen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der
Arbeitsgruppe entsprechende Anträge vorzulegen.

VERSCHIEDENES

Verwendung der Begriffe "Befüller", "Verpacker" und "Absender"

Informelles Dokument: INF.6 (Sekretariat der OTIF)

59. Da eine globale Harmonisierung wenig Erfolgsaussichten hat und sich die Konzepte im RID/ADR/ADN einerseits und in den UN-Modellvorschriften andererseits voneinander unterscheiden, hat die Gemeinsame Tagung keine Einwände dagegen, dass Österreich dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag unterbreitet, damit in den UN-Modellvorschriften allgemein darauf verzichtet wird, konkrete Pflichten zuzuordnen, und es den Verkehrsträgern überlassen bleibt, diese spezifischen Vorschriften auszuarbeiten.
60. Sollte der UN-Expertenunterausschuss zu keiner Entscheidung kommen, könnte die Gemeinsame Tagung eine passive Formulierung ins Auge fassen.

Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbenen Kennzeichnungen an Tragwagen für die rollende Landstraße und für andere Arten des Huckepackverkehrs

Informelle Dokumente: INF.7 (Sekretariat der OTIF)
INF.25 (UIC)
INF.29 (Belgien)
INF.31 (Belgien)

61. Davon ausgehend, dass das ADR das Anbringen von den RID-Vorschriften entsprechenden Großzetteln (Placards) und orangefarbenen Kennzeichnungen entweder für die rollende Landstraße oder für andere Arten des Huckepackverkehrs grundsätzlich nicht verbietet, ist die Gemeinsame Tagung der Meinung, dass dies als Kompromiss auf freiwilliger Basis erfolgen könnte, wie es auch für die Straßenbeförderungen, die eine Seebeförderung einschließen, beschlossen wurde (Absatz 1.1.4.2.2).
62. Die Arbeitsgruppe WP.15 wird gebeten, einen analogen Beschluss auf der Grundlage eines noch zu unterbreitenden Antrags zu fassen.
63. In diesem Zusammenhang äußert der Vertreter der UIC die Hoffnung, dass die Eisenbahnen bei dieser Beförderungsart gegebenenfalls von diesen Bezettelungs- und Kennzeichnungspflichten freigestellt werden.

Bezettelung/Anbringen von Großzetteln an Kleincontainern

Informelles Dokument: INF.30 (Belgien)

64. Der Vorschlag Belgiens, das RID dem ADR anzugleichen, um diese unterschiedlichen Anforderungen zu harmonisieren, wird von der Gemeinsamen Tagung begrüßt. Belgien wird dem RID-Fachausschuss einen entsprechenden Antrag unterbreiten.
65. Im Zusammenhang mit den Kleincontainern regt der Vertreter Norwegens an, die für diese Umschließungsmittel (z.B. als Behälter oder Umverpackung) anwendbaren Vorschriften insgesamt zu überarbeiten.

Leitfaden für die Berechnung von Risiken

Informelles Dokument: INF.8 (Sekretariat der OTIF)

66. Die Gemeinsame Tagung nimmt von der Annahme dieses Leitfadens durch den RID-Fachausschuss Kenntnis. Da dieser Leitfaden allgemein für alle Verkehrsträger erstellt wur-

de, bittet sie die Arbeitsgruppe WP.15, die Anwendung dieses Leitfadens wie im RID auch im Straßenverkehr auf freiwilliger Basis ins Auge zu fassen.

ANNAHME DES BERICHTS

67. Die Delegationen, die informelle Dokumente unterbreitet haben, die im Verlauf dieser Tagung nicht behandelt wurden, werden gebeten, den Sekretariaten mitzuteilen, ob sie eine Aufnahme dieser Dokumente als offizielle Dokumente auf die Tagesordnung der nächsten Tagung wünschen. Dabei handelt es sich um folgende informelle Dokumente: INF.5 (Norwegen), INF.10 (AISE), INF.11 (Vereinigtes Königreich) mit INF.24 (Belgien), INF.12 (EIGA), INF.17 (Spanien) und INF.27 (UIRR).
 68. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht über die März-Tagung 2006 und dessen Anlagen auf der Grundlage eines von den Sekretariaten erstellten Entwurfs an.
-

Bericht der Tank-Arbeitsgruppe
(siehe Dokument OCTI/RID/GT-III/2006-A/Add.1)

Von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte

TEIL 1

1.8.5.4 Unter Punkt 7 des Musters des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter "Ladungssicherung" ändern in:

"nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung".

[Referenzdokument: INF.28]

TEIL 2

2.2.9.1.15 erhält folgenden Wortlaut:

"Auf Grund ihres Gefahrengrades sind die Stoffe und Gegenstände der Klasse 9 einer der folgenden Verpackungsgruppen zugeordnet, sofern diese in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 4 angegeben ist:

Verpackungsgruppe II: Stoffe mit mittlerer Gefahr;
Verpackungsgruppe III: Stoffe mit geringer Gefahr."

[Referenzdokument: 2006/7 + INF.36]

TEIL 3

**Kapitel 3.2
Tabelle A**

UN 3391 In Spalte 20 "333" ändern in:

"43".

[Referenzdokument: 2006/2 + INF.34]

UN 3393 In Spalte 20 "X333" ändern in:

"X432".

[Referenzdokument: 2006/2 + INF.34]

TEIL 4

4.1.6.14 Den Verweis auf die Norm "EN 1795" streichen.

"ISO 11621:1997" ändern in:

"ISO 11621:2005".

[Referenzdokument: INF.39]

TEIL 5

5.3.2.3.2 Nach der Eintragung für "43" einfügen:

"X432 selbstentzündlicher (pyrophorer) fester Stoff, der mit Wasser gefährlich reagiert³⁾ und entzündbare Gase bildet".

[Referenzdokument: 2006/2 + INF.34]

TEIL 6

6.1.1.4, 6.5.1.6.1 und 6.6.1.2

Am Ende jeweils hinzufügen:

"(siehe auch EN ISO 16106:2006 Verpackung – Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter – Gefahrgutverpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen – Leitfaden für die Anwendung der ISO 9001)".

[Referenzdokument: INF.39]

6.2.2 In der Tabelle der Normen folgende Normen einfügen:

Referenz	Titel des Dokuments	anwendbar für Unterabschnitte / Absätze
für die wiederkehrende Kontrolle und Prüfung		
EN 14912:2005	Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Prüfung und Wartung von Ventilen für Flüssiggas (LPG)-Flaschen zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Prüfung bei Flaschen	6.2.1.6
für die Auslegung und den Bau		
EN 14638-1:2006	Ortsbewegliche Gasflaschen – Wiederbefüllbare geschweißte Gefäße mit einem Fassungsraum von nicht mehr als 150 Liter – Teil 1: Flaschen aus geschweißtem, austenitischen, nichtrostendem Stahl, ausgelegt nach experimentellen Verfahren	6.2.1.1 und 6.2.5.1
EN 14893:2006	Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Ortsbewegliche, geschweißte Druckfässer aus Stahl für Flüssiggas (LPG) mit einem Fassungsraum zwischen 150 Liter und 1000 Liter	6.2.1.1.1 und 6.2.1.5.1

[Referenzdokument: INF.39]

6.8.2.1.23 Der Text für den Wert " $\lambda = 0,8$ " erhält folgenden Wortlaut:

" $\lambda = 0,8$: die Schweißnähte werden auf beiden Seiten soweit wie möglich visuell geprüft und stichprobenweise einer zerstörungsfreien Prüfung unterzogen. Es sind alle "T"-Verbindungen zu prüfen, wobei die Gesamtlänge der untersuchten Schweißnähte nicht geringer sein darf als 10 % der Summe der Längen aller Längs-, Umfangs- und Radialnähte (in den Tankböden)."

[Referenzdokumente: 2006/10 + INF.38]

6.8.2.4.2 und

6.8.2.4.3 erhalten folgenden Wortlaut:

"6.8.2.4.2 Die Tankkörper und ihre Ausrüstungsteile sind spätestens alle acht Jahre /sechs Jahre | fünf Jahre wiederkehrenden Prüfungen zu unterziehen.

Diese wiederkehrenden Prüfungen umfassen:

- eine Prüfung des inneren und äußeren Zustands;
- eine Dichtheitsprüfung des Tankkörpers mit der Ausrüstung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 sowie eine Funktionsprüfung sämtlicher Ausrüstungsteile;
- im Allgemeinen eine Wasserdruckprüfung⁹⁾ (wegen des Prüfdrucks für den Tankkörper und gegebenenfalls die Abteile siehe Absatz 6.8.2.4.1).

Ummantelungen zur Wärmeisolierung oder andere Isolierungen sind nur soweit zu entfernen, wie es für die sichere Beurteilung der Eigenschaften des Tankkörpers erforderlich ist.

Bei Tanks zur Beförderung pulverförmiger oder körniger Stoffe dürfen mit Zustimmung des von der zuständigen Behörde anerkannten Sachverständigen die wiederkehrenden Wasserdruckprüfungen entfallen und durch Dichtheitsprüfungen gemäß Absatz 6.8.2.4.3 mit einem effektiven inneren Druck, der mindestens gleich hoch ist wie der höchste Betriebsdruck, ersetzt werden.

6.8.2.4.3 Die Tankkörper und ihre Ausrüstungsteile sind spätestens alle vier Jahre /drei Jahre | zweieinhalb Jahre [nach jeder Prüfung (erstmalige Prüfung, Zwischenprüfung, wiederkehrende Prüfung)] Zwischenprüfungen zu unterziehen.

Diese Zwischenprüfungen müssen eine Dichtheitsprüfung des Tankkörpers mit seinen Ausrüstungsteilen sowie eine Funktionsprüfung sämtlicher Ausrüstungsteile umfassen. Der Tank ist dabei einem effektiven inneren Druck zu unterwerfen, der mindestens gleich hoch ist wie der höchste Betriebsdruck. Für Tanks zur Beförderung flüssiger Stoffe oder fester körniger oder pulverförmiger Stoffe ist die Dichtheitsprüfung, sofern sie mit Hilfe eines Gases vorgenommen wird, mit einem Druck durchzuführen, der mindestens 25 % des höchsten Betriebsdrucks beträgt. In keinem Fall darf der Druck geringer sein als 20 kPa (0,2 bar) (Überdruck).

Bei Tanks mit Lüftungseinrichtungen und einer Sicherung gegen Auslaufen des Tankinhalts beim Umstürzen ist der Druck bei der Dichtheitsprüfung gleich dem statischen Druck des Füllgutes.

Die Dichtheitsprüfung ist für jedes Abteil unterteilter Tankkörper gesondert durchzuführen."

[Referenzdokumente: 2006/6 + INF.21 + INF.38]

6.8.2.5.1 Bem. (siehe Änderungen 2007 zum RID/ADR) streichen.

[Referenzdokumente: INF.21 + INF.38]

6.8.2.6 In der Tabelle der Normen folgende Normen einfügen:

anwendbar für Unterabschnitte/ Absätze	Referenz	Titel des Dokuments
für alle Tanks		
6.8.2.2.1	EN 14432:2006	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Ausrüstung für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemierprodukte – Produktauslass- und Gaswechselventile
6.8.2.2.1	EN 14433:2006	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Ausrüstung für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemierprodukte – Bodenventile

[Referenzdokument: INF.39]

6.8.3.4.6 erhält folgenden Wortlaut:

"6.8.3.4.6 Abweichend von den Vorschriften nach Unterabschnitt 6.8.2.4 sind die wiederkehrenden Prüfungen nach Absatz 6.8.2.4.2 durchzuführen:

- a) mindestens alle drei Jahre | mindestens alle zweieinhalb Jahre
an Tanks für UN 1008 Bortrifluorid, UN 1017 Chlor, UN 1048 Bromwasserstoff, UN 1050 Chlorwasserstoff, wasserfrei, UN 1053 Schwefelwasserstoff, wasserfrei, UN 1067 Distickstofftetroxid (Stickstoffdioxid), UN 1076 Phosgen oder UN 1079 Schwefeldioxid;
- b) spätestens sechs Jahre | spätestens acht Jahre
nach der Inbetriebnahme und danach mindestens alle 12 Jahre an Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase.

Spätestens sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung ist eine Zwischenprüfung nach Absatz 6.8.2.4.3 durchzuführen.	Zwischen zwei aufeinanderfolgenden wiederkehrenden Prüfungen kann die zuständige Behörde eine Dichtheitsprüfung oder eine Zwischenprüfung nach Absatz 6.8.2.4.3 verlangen.
---	--

Wenn der Tankkörper, seine Armaturen, Rohrleitungen und Ausrüstungsteile getrennt geprüft worden sind, muss der Tank nach dem Zusammenbau einer Dichtheitsprüfung unterzogen werden."

[Referenzdokumente: INF.14 + INF.21 + INF.38]

6.10.3.7 a) erhält folgenden Wortlaut:

- "a) der Saugausleger mit einer inneren oder äußeren Absperreinrichtung ausgerüstet ist, die direkt am Tankkörper oder an einem mit dem Tankkörper verschweißten Rohrbogen befestigt ist; zwischen dem Tankkörper oder dem Rohrbogen und der äußeren Absperreinrichtung darf ein Drehkranz angebracht sein, wenn dieser Drehkranz im geschützten Bereich angeordnet ist und die Betätigungseinrichtung der äußeren Absperreinrichtung mit einem Gehäuse / einer Abdeckung gegen Losreißen infolge äußerer Belastungen geschützt ist;"

[Referenzdokument 2006/4 + INF.38]

[Dieser Text wird der WP.15 zur Annahme mit Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007 empfohlen. Für das RID kann dieser Text hingegen erst zum 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt werden.]

Korrekturen an den Änderungen 2007 des RID/ADR/ADN**TEIL 2**

2.2.62.1.12.1 Den Text der Fußnote 6) (bisherige Fußnote 4)) durch den Text der Fußnote 8) zu Unterabschnitt 5.5.1.1 ersetzen:

"⁶⁾ Regelungen für Tiertransporte sind enthalten z.B. in der Richtlinie 91/628/EWG vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 340 vom 11. Dezember 1991, S. 17) und in den Empfehlungen des Europarates (Ministerkomitee) für den Transport bestimmter Tiergattungen."

[Referenzdokument: INF.15]

2.2.62.1.12.2 Am Ende des zweiten Unterabsatzes einen Verweis auf eine neue Fußnote 7) aufnehmen, die folgenden Wortlaut erhält (derzeitige Fußnote 10) zu Unterabschnitt 5.5.1.3):

"⁷⁾ Vorschriften zu infizierten toten Tieren bestehen z.B. in der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. Oktober 2002 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 273 vom 10. Oktober 2002, Seite 1)."

[Referenzdokumente: INF.15 + INF.16]

Teil 3**Kapitel 3.2****Tabelle B**

Bei den Eintragungen für

"Bitumen",
 "Cutback",
 "Straßenasphalt",
 "TEERE, FLÜSSIG, einschließlich Straßenasphalt und Öle, Bitumen und Cutback (Verschnittbitumen)",
 "Verschnittbitumen"

jeweils hinzufügen:

", mit einem Flammpunkt von höchstens 60 °C".

[Referenzdokument: 2006/5 + INF.35]

Folgende neue Eintragungen einfügen:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Bem.	(nur RID:) NHM-Code
Bitumen mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt: siehe	3256		271320

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN- Nummer	Bem.	(nur RID:) NHM-Code
Bitumen bei oder über 100 °C und unter seinem Flammpunkt: siehe	3257		271320
Cutback mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt: siehe	3256		271500
Cutback bei oder über 100 °C und unter seinem Flammpunkt: siehe	3257		271500
Straßenasphalt mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt: siehe	3256		271490
Straßenasphalt bei oder über 100 °C und unter seinem Flammpunkt: siehe	3257		271490
Teere, flüssig, einschließlich Straßenasphalt und Öle, Bitumen und Cutback (Verschnittbitumen), mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt: siehe	3256		27++++
Teere, flüssig, einschließlich Straßenasphalt und Öle, Bitumen und Cutback (Verschnittbitumen), bei oder über 100 °C und unter seinem Flammpunkt: siehe	3257		27++++
Verschnittbitumen mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt: siehe	3256		271500
Verschnittbitumen bei oder über 100 °C und unter seinem Flammpunkt: siehe	3257		271500

[Referenzdokument: 2006/5 + INF.35]

Teil 5

5.4.1.1.6.3 erhält folgenden Wortlaut:

"5.4.1.1.6.3 a) Werden ungereinigte leere Tanks, (nur RID: ungereinigte leere Batteriewagen), ungereinigte leere Batterie-Fahrzeuge oder ungereinigte leere MEGC nach den Vorschriften des Absatzes 4.3.2.4.3 der nächsten geeigneten Stelle, wo eine Reinigung oder Reparatur durchgeführt werden kann, zugeführt, ist im Beförderungspapier zusätzlich zu vermerken:

«BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 4.3.2.4.3».

b) Werden (nur RID: ungereinigte leere Wagen), ungereinigte leere Fahrzeuge oder ungereinigte leere Container nach den Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.8.1 der nächsten geeigneten Stelle, wo eine Reinigung oder Reparatur durchgeführt werden kann, zugeführt, ist im Beförderungspapier zusätzlich zu vermerken:

«BEFÖRDERUNG NACH UNTERABSCHNITT 7.5.8.1»."

5.5.1 erhält folgenden Wortlaut:

"(bleibt offen)".

Folgeänderung: Im Inhaltsverzeichnis die gleiche Änderung vornehmen.

[Referenzdokumente: INF.15 + INF.16]