

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OTIF/RID/RC/2011-B
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124)

27. Oktober 2011

Original: Französisch

RID/ADR/ADN

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

Genf, 13. bis 23. September 2011

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/, 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. Die OTIF 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
I. Teilnehmer	1	5
II. Annahme der Tagesordnung (TOP 1)	2 – 3	5
III. Tanks (TOP 2)	4 – 15	5
A. Vorgelegte Anträge	4	5
B. Bericht der Tank-Arbeitsgruppe	5 – 15	6
1. Punkt 2: Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu Additivierungseinrichtungen an Tanks	6	6
2. Punkt 3: Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfungen an Tanks für die Beförderung bestimmter Gase	7	6
3. Punkt 4: Regelungen zu Änderungen und Umbauten an Tanks mit abgelaufener oder zurückgezogener Baumusterzulassung .	8	6
4. Punkt 5: Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen EN 14432 und EN 14433	9 – 13	7
5. Punkt 9: Beförderung von UN 0331 Sprengstoff, Typ B in Tanks	14	7
6. Punkt 12	15	7
IV. Normen (TOP 3)	16 – 21	8
A. Arbeiten des CEN	16	8
B. Bericht der Arbeitsgruppe	17 – 21	8
V. Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (TOP 4)	22 – 61	9
A. Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	22 – 35	9
1. Freistellung von flüssigen Brennstoffen	23 – 24	9
2. Flexible Schüttgut-Container	25 – 27	9
3. Ausschluss explosiver Stoffe aus der Klasse 1	28	10
4. Beförderung in Tanks	29	10
5. Quecksilber in hergestellten Gegenständen	30	10
6. Bergungsdruckgefäße	31 – 32	10
7. Sondervorschrift für die Verpackung PP 90	33	10
8. Verweis auf die UN-Nummer 1845 in Abschnitt 5.5.3	34 – 35	10
B. Vorschläge zum Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe	36 – 42	11
1. Chemikalien unter Druck	36 – 37	11
2. Definition für Patronen für Werkzeuge, ohne Geschoss	38 – 39	11
3. Zusammenladung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern mit explosiven Stoffen	40 – 42	11
C. Schlussfolgerungen der 39. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 20. bis 24. Juni 2011)	43 – 57	12
1. Einheitliche Verwendung der Begriffe "Lösung oder Gemisch" bzw. "Gemisch oder Lösung"	44 – 45	12
2. Unterabschnitt 3.5.1.4	46	12
3. Darstellung der Verpackungsanweisungen für die Klasse 1 ...	47	12
4. Verpackungsanweisung P 201 Absatz (1)	48 – 49	12
5. Verpackungsanweisung P 903 Absatz (4)	50	13
6. Begriff "Füllungsgrad" in der Anweisung für ortsbewegliche		

	Absätze	Seite
Tanks T 50	51	13
7. Stapelsymbol auf Großverpackungen	52	13
8. Einstufung viskoser Flüssigkeiten der Klasse 3 in die Verpackungsgruppe III	53 – 55	13
9. Mindestgröße der Buchstaben "UN" und der UN-Nummer auf Gasflaschen	56 – 57	13
D. Weitere Harmonisierungsanträge	58 – 61	14
1. Bem. 1 zu Absatz 2.2.3.1.1	58	14
2. Begriffsbestimmungen für Bergungsverpackung und Bergungsdruckgefäß	59 – 60	14
3. UN-Nummern 1169, 1197, 1266, 1286 und 1287	61	14
VI. Interpretation des RID/ADR/ADN (TOP 5)	62 – 67	14
A. Anwendung des Abschnitts 4.1.10 im Falle von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern	62	14
B. Einstufung von Gegenständen als umweltgefährdende Stoffe (aquatische Umwelt)	63	15
C. Dem Gefahrzettel nach Muster 7E (spaltbare Stoffe) entsprechender Großzettel (Placard)	64 – 67	15
VII. Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN (TOP 6)	68 – 87	15
A. Offene Fragen	68 – 76	15
1. Sondervorschrift 653	68	15
2. Beförderung beschädigter Lithium-Batterien	69	16
3. Prüfperiode für einige Gase der Verpackungsanweisung P 200	70	16
4. Beförderung von Heizöl, schwer	71 – 73	16
5. Aus leeren ungereinigten Verpackungen bestehende Abfälle	74 – 75	17
6. Beschreibung umweltgefährdender Stoffe im Beförderungspapier	76	17
B. Neue Anträge	77 – 87	18
1. Änderung des Unterabschnitts 1.1.3.1)	77 – 78	18
2. Ausrichtungspfeile auf Umverpackungen	79	18
3. Zulassung der Fristen für die wiederkehrende Prüfung (P 200 (9))	80	18
4. Großzettel (Placards) an Wagen/Fahrzeugen, wenn die Großzettel (Placards) an den Containern oder Tankcontainern nicht sichtbar sind	81	18
5. Einstufung von radioaktiven Stoffen als umweltgefährdend (aquatische Umwelt)	82 – 84	
6. Kennzeichnung von Wagen, Beförderungseinheiten und Containern, in denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden	85 – 86	19
7. Änderung des Abschnitts 7.5.1	87	19
VII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 7)	88 – 111	20
A. Bericht der informellen Arbeitsgruppe "Telematik"	88 – 92	20
1. Berichte der Arbeitsgruppe	88	20
2. Identifikation gefährlicher Güter für telematische Anwendungen	89 – 92	20
B. Informelle Arbeitsgruppe zu Begriffsbestimmungen	93 – 106	21
1. Begriffsbestimmung Nr. 3 "tierische Stoffe"	95	21
2. Begriffsbestimmung Nr. 4 "Antragsteller"	96	21
3. Begriffsbestimmung Nr. 7 "Sack"	97	21
4. Begriffsbestimmung Nr. 8 "Batterie-Fahrzeug"	98	22
5. Begriffsbestimmung Nr. 10 "Kiste"	99 – 100	22

	Absätze	Seite
6. Begriffsbestimmung Nr. 11 "Schüttgut-Container"	101	22
7. Begriffsbestimmung Nr. 12 "Flaschenbündel"	102-103	22
8. Begriffsbestimmung Nr. 20 "Verschluss"	104	22
9. Begriffsbestimmung Nr. 21 "Sammleintragung"	105	22
10. Begriffsbestimmung Nr. 22 "zusammengesetzte Verpackung"	106	22
C. Arbeitsgruppe für die Verringerung der Gefahr eines BLEVE	107-110	22
D. Informelle Arbeitsgruppe zu Gasspeichersystemen von Kraftfahr- zeugen	111	23
IX. Wahl des/der Vorsitzenden für das Jahr 2012 (TOP 8)	112	23
X. Zukünftige Arbeiten (TOP 9)	113-127	23
A. Ergebnisse der 73. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE	113-125	23
1. Multimodale Harmonisierung	114-119	23
2. Beitritt zu Rechtstexten/Umsetzung/technischer Beistand	120-122	24
3. Ausbildung	123	25
4. Klärung des Begriffs "zuständige Behörde"	124-125	25
B. Nächste Tagung	126-127	25
XI. Verschiedenes (TOP 10)	128-132	26
Sicherheitsmaßnahmen für die Eisenbahnbeförderung in Tanks: Aufzeichnung von Sicherheitskontrollen	128-132	26
XII. Annahme des Berichts (TOP 11)	133	26

ANLAGEN

I. Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 ¹⁾	27
II. Bericht der Tank-Arbeitsgruppe ²⁾	28

¹⁾ Aus praktischen Erwägungen wird die Anlage I als Addendum unter der Dokumentennummer OTIF/RID/RC/2011-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1 veröffentlicht.

²⁾ Aus praktischen Erwägungen wird die Anlage II als Addendum unter der Dokumentennummer OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2 veröffentlicht.

I. TEILNEHMER

- Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE fand vom 13. bis 23. September 2011 in Genf unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) statt. Vertreter der folgenden Staaten haben an den Arbeiten dieser Tagung teilgenommen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Lettland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Die Europäische Union war ebenfalls vertreten. Die folgende zwischenstaatliche Organisation war vertreten: Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD). Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen waren vertreten: Europäischer Flüssiggas-Verband (AEGPL), Internationaler Verband der Seifen-, Wasch- und Reinigungsmittelhersteller (AISE), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäisches Komitee für Normung (CEN), Europäischer Verband der Parfümerie- und Kosmetikartikelhersteller (COLIPA), Europäische Konferenz der Kraftstoffverteiler (ECFD), Europäischer Industriegas-Verband (EIGA), Verband der europäischen Gasflaschen-Hersteller (ECMA), Europäischer Aerosol-Verband (FEA), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Internationale Tankcontainer-Organisation (ITCO), Internationale Straßentransport-Union (IRU), Institut der Hersteller von Sportwaffen und -munition (SAAMI), Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Internationale Privatwagen-Union (UIP) und Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE).

II. ANNAHME DER TAGESORDNUNG (TOP 1)

Dokumente: A 81-02/502.2011 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 und -/Add.1)

Informelle Dokumente: INF.1, INF.2/Rev.1 und INF.5/Rev.1 (Sekretariat)

- Die Gemeinsame Tagung nimmt die vom Sekretariat im Rundschreiben A 81-02/502.2011 der OTIF (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 und Add. 1) vorgeschlagene Tagesordnung in der durch das informelle Dokument INF.2/Rev.1 aktualisierten Fassung, in dem die informellen Dokumente INF.1 bis INF.54 berücksichtigt sind, sowie den vorläufigen Zeitplan (informelles Dokument INF.5/Rev.1) mit einigen Änderungen an.
- Der Vertreter des CEFIC zieht sein Dokument OTIF/RID/RC/2011/45 zur Beförderung von UN 0331 Sprengstoff, Typ B in Tanks zurück. Die Vertreter Deutschlands und der Schweiz erklären, die in diesem Dokument gemachten Vorschläge zu übernehmen, wodurch das Dokument auf der Tagesordnung bleibt.

III. Tanks (TOP 2)

A. Eingereichte Anträge

Dokumente: OTIF/RID/RC/2011/30/Add.1 (Sekretariat)
 OTIF/RID/RC/2011/31 (EDFC)
 OTIF/RID/RC/2011/32 (Frankreich)
 OTIF/RID/RC/2011/38 (UIP)
 OTIF/RID/RC/2011/39 (Deutschland)
 OTIF/RID/RC/2011/42 (Niederlande)
 OTIF/RID/RC/2011/43 (Niederlande)
 OTIF/RID/RC/2011/44 (Schweden)
 OTIF/RID/RC/2011/45 (siehe Absatz 3 dieses Berichts)
 OTIF/RID/RC/2011/50 (Frankreich)
 OTIF/RID/RC/2011/51 (Frankreich)

Informelle Dokumente: INF.4 (Belgien)
INF.6 (Schweiz)
INF.21 (Schweden)
INF.35 (Frankreich)
INF.42 (UIP)
INF.47 (Frankreich)
INF.49 (Schweiz)

4. Nach vorheriger Diskussion im Plenum wird die Tank-Arbeitsgruppe, die parallel zur Gemeinsamen Tagung vom 19. bis 21. September 2011 unter dem Vorsitz von Herrn A. Ulrich (Deutschland) tagt, mit der Prüfung der Gesamtheit der Dokumente beauftragt.

B. Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

Informelles Dokument: INF.54

5. Die Gemeinsame Tagung stimmt dem Bericht der Tank-Arbeitsgruppe (der mit einigen Änderungen in der Anlage II unter der Dokumentennummer OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 wiedergegeben wird) zu und nimmt die vorgeschlagenen Änderungen vorbehaltlich folgender Schlussfolgerungen an (siehe Anlage I).

1. Punkt 2: Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu Additivierungseinrichtungen an Tanks

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/31 (ECFD)

6. Die Gemeinsame Tagung ist nicht bereit, die von der informellen Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Texte anzunehmen. Auf der Grundlage der Bemerkungen der Tank-Arbeitsgruppe sollte ein neuer Vorschlag ausgearbeitet werden. Darin sollten die Gründe und die Grundsätze des Antrags wiederholt werden. Eine neue Sitzung der informellen Arbeitsgruppe wird am 6. und 7. Februar 2012 von Deutschland organisiert.

2. Punkt 3: Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfungen an Tanks für die Beförderung bestimmter Gase

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/32 (Frankreich)

7. Die Streichung des letzten Satzes in Absatz 6.8.3.4.6 wird vorbehaltlich einer Änderung des ersten Satzes akzeptiert (siehe Anlage I).

3. Punkt 4: Regelungen zu Änderungen und Umbauten an Tanks mit abgelaufener oder zurückgezogener Baumusterzulassung

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/38 (UIP)

Informelles Dokument: INF.42 (UIP)

8. Die von der Tank-Arbeitsgruppe für die Absätze 6.8.2.3.4 und 1.8.7.2.5 vorgeschlagenen Änderungen werden unter dem Vorbehalt, dass der Antrag auf Erteilung einer neuen Zulassungsbescheinigung nur bei einer einzigen zuständigen Behörde gestellt werden kann, angenommen (siehe Anlage I).

4. Punkt 5: Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen EN 14432 und EN 14433

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/39 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.6 (Schweiz)

9. Der Vertreter Belgiens spricht sich gegen die Annahme der von der Tank-Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Übergangsvorschrift aus. Er hält diesen Vorschlag für rechtswidrig, da er auf eine nachträgliche Legalisierung der von Herstellern ausgeübten Vorschriftenverstößen hinauslaufen würde, die diese Normen trotz des Unterabschnitts 6.8.2.6, der deren Anwendung verbindlich vorschreibt, nicht angewendet haben. Dies würde eine Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten derjenigen Hersteller bedeuten, die die Vorschriften angewendet haben.
10. Der Vertreter Deutschlands ist der Ansicht, dass der sogenannte Rechtsgrundsatz "nulla poena sine lege" nur für die Bestrafung von Personen relevant sei. Dieser Rechtsgrundsatz verbiete lediglich eine Verurteilung von Taten, die vor der Veröffentlichung eines entsprechenden Gesetzes begangen wurden.
11. Andere Delegationen weisen darauf hin, dass die Anwendung dieser Normen praktische Probleme verursache und eine pragmatische Herangehensweise gewählt werden sollte, zumal die in Übereinstimmung mit den vorherigen nationalen Bestimmungen zugelassenen Produktauslass- und Bodenventile keine Sicherheitslücken aufgezeigt hätten.
12. Der Vertreter Belgiens fordert eine namentliche Abstimmung über die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Übergangsvorschrift, die zu folgendem Ergebnis führt:

Für den Vorschlag stimmen: 6 (Deutschland, Frankreich, Lettland, Norwegen, Schweiz, Vereinigtes Königreich).

Gegen den Vorschlag stimmen: 7 (Belgien, Dänemark, Finnland, Österreich, Polen, Schweden, Tschechische Republik).

Enthaltungen: 2 (Spanien, Rumänien).

Der Vorschlag wird somit nicht angenommen.

13. Der Vertreter Deutschlands erklärt, eine multilaterale Sondervereinbarung vorzuschlagen und auf die Frage zurückzukommen.

5. Punkt 9: Beförderung von UN 0331 Sprengstoff, Typ B in Tanks

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/45 (Antrag von CEFIC zurückgezogen, aber von Deutschland und der Schweiz übernommen)

14. Die Gemeinsame Tagung äußert sich zu den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe, die der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) zur Entscheidung vorgelegt werden, nicht.

6. Punkt 12

15. Die Schlussfolgerungen zu diesem Punkt werden, soweit erforderlich, bei der nächsten Tagung diskutiert.

IV. Normen (TOP 3)

A. Arbeiten des CEN

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/37 (CEN)

Informelles Dokument: INF.38 (CEN)

16. Die Gemeinsame Tagung beauftragt die Normen-Arbeitsgruppe mit der Behandlung dieser Dokumente.

B. Bericht der Arbeitsgruppe

Informelles Dokument: INF.51

17. Die Gemeinsame Tagung stimmt dem Bericht der Arbeitsgruppe (informelles Dokument INF.51) zu. Sie nimmt die darin vorgeschlagenen Änderungen 1 bis 8 mit einigen redaktionellen Änderungen an (siehe Anlage I).
18. Die Daten einiger in Bezug genommenen und noch unveröffentlichten Normen werden in eckige Klammern gesetzt. In diesen Fällen kann die Änderung für das ADR nur dann berücksichtigt werden, wenn die Norm noch vor der Tagung der WP.15 im Mai 2012 veröffentlicht wird.
19. Die Gemeinsame Tagung begrüßt die Zusammenarbeit mit dem CEN, die in Übereinstimmung mit Punkt 2.1 (Verfahren für die Entwicklung zweckbestimmter Normen) des überarbeiteten Verfahrens für die Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) und dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) (OTIF/RID/RC/2011-A/Add.2 bzw. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2) in Person des von der Europäischen Kommission entsandten CEN-Berater erfolgt. Im Sinne dieser Zusammenarbeit und im Hinblick auf eine verstärkte Inbezugnahme von Normen in den Rechtsvorschriften, insbesondere bei der Inbezugnahme von Universalnormen gemäß Punkt 2.3 oder bei neuen Bereichen wie der Telematik wünscht die Gemeinsame Tagung jedoch, dass das Sekretariat des CEN/CENELEC regelmäßig an der Gemeinsamen Tagung teilnimmt. Dadurch könnte sichergestellt werden, dass in einer umfassenden und systematischen Herangehensweise alle entsprechenden Normungsbereiche im Rahmen des RID/ADR/ADN abgedeckt werden.
20. Im Rahmen des Vorschlags Nr. 6 stimmt die Gemeinsame Tagung in Absatz 6.8.2.6.1 einem Verweis auf die überarbeitete Norm EN 12493 (EN 12493:2008 + A1:[2012] (ausgenommen Anlage C)) zur Konstruktion und Herstellung von geschweißten Druckbehältern aus Stahl für Flüssiggas (Straßentankfahrzeuge) zu. Sie stellt jedoch fest, dass die Norm EN 12493 die grundlegenden Anforderungen des ADR trotz Überarbeitung immer noch nicht erfüllt, und beschließt daher, dass die auf der Grundlage dieser Norm erteilten Baumusterzulassungen bis spätestens 31. Dezember 2015 zurückgezogen werden müssen. Das CEN wird um eine erneute Überarbeitung dieser Norm gebeten, so dass in einer überarbeiteten Fassung wieder darauf verwiesen werden kann.
21. Das CEN muss ebenfalls darüber informiert werden, dass die Gemeinsame Tagung der von ihm angenommenen Definition für Flüssiggas nicht zustimmt (Abschnitt 2.4.3 des Berichts).

V. Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (TOP 4)

A. Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/30 und /Add.1 (Sekretariat)

22. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Kenntnis und prüft die in dessen Addendum befindlichen Harmonisierungsvorschläge, die sie unter Vorbehalt der aus den unten wiedergegebenen Beratungen hervorgegangenen Änderungen annimmt.

1. Freistellung von flüssigen Brennstoffen

23. Der Vertreter der Schweiz bittet um eine Grundsatzdiskussion über die Aufnahme des Inhalts der Sondervorschrift 363 in den Unterabschnitt 1.1.3.3 c), durch die die in Unterabschnitt 1.1.3.2 b) vorgesehenen bisherigen Freistellungen eingeschränkt würden. Nach dieser Diskussion hält es die Gemeinsame Tagung jedoch nicht für erforderlich, die Aufnahme dieser Vorschriften in Frage zu stellen, und beschließt, die Sondervorschrift 363 der UN-Modellvorschriften in Unterabschnitt 1.1.3.3 c) des RID/ADR/ADN wiederzugeben. Sie beschließt jedoch folgende Abweichungen:
- a) wenn das Umschließungsmittel einen Fassungsraum von höchstens 60 Litern hat, ist keine Bezeichnung notwendig (dies entspricht dem höchsten Fassungsraum von tragbaren Kraftstoffbehältern, die gemäß Unterabschnitt 1.1.3.3 a) ADR freigestellt sind);
 - b) wenn das Umschließungsmittel einen Fassungsraum von mehr als 60 und höchstens 450 Litern hat, muss die Bezeichnung nicht zwangsläufig auf dem Umschließungsmittel selbst, wo sie eventuell nicht sichtbar ist, sondern auf einer Außenseite der Maschine oder des Geräts angebracht sein;
 - c) eine Angabe im Beförderungspapier ist nur erforderlich, wenn der Fassungsraum 1500 Liter übersteigt.
24. Auf Antrag Finnlands (informelles Dokument INF.45) wird eine Übergangsvorschrift für die Anwendung des Unterabschnitts 1.1.3.3 c) (i) beschlossen (siehe Anlage I).

2. Flexible Schüttgut-Container

25. Der Vertreter Deutschlands fordert eine Grundsatzdebatte über die Aufnahme von Vorschriften zu diesen Containern in das RID/ADR/ADN. Seinen Einschätzungen zufolge sei die Beförderung dieser Container mit anderen, auf europäischer Ebene allgemein für den Landverkehr geltenden Bestimmungen, wie zum Beispiel den Vorschriften zur Ladungssicherung, nicht vereinbar.
26. Mehrere Delegationen werfen ein, dass für die Beförderung von flexiblen Schüttgut-Containern Sicherheitsmaßnahmen für die Ladungssicherung ausgearbeitet werden müssten. Da diese aber verkehrsträgerspezifisch seien, sei die Gemeinsame Tagung hierzu nicht das geeignete Diskussionsforum.
27. Der Antrag Deutschlands, die Landbeförderung dieser flexiblen Schüttgut-Container nicht zuzulassen, wird in der Abstimmung abgelehnt.

3. Ausschluss explosiver Stoffe aus der Klasse 1

28. Die Gemeinsame Tagung beschließt durch Abstimmung, dass der in Absatz 2.2.1.1.8 (Unterabschnitt 2.1.3.6 der UN-Modellvorschriften) vorgesehene Ausschluss von explosiven Stoffen aus der Klasse 1 in den Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde fällt. Diese Entscheidung kann jedoch von jeder Vertragspartei des RID/ADR/ADN getroffen werden und muss von den anderen Vertragsparteien anerkannt werden. Darüber hinaus kann sie auch auf der Grundlage einer Genehmigung der zuständigen Behörde eines Landes, das keine RID/ADR/ADN-Vertragspartei ist, erfolgen, ohne dass die von dieser zuständigen Behörde bereits durchgeführten Prüfungen wiederholt werden müssen (siehe Anlage I).

4. Beförderung in Tanks

29. Die Entscheidungsbefugnis bezüglich derjenigen Texte in eckigen Klammern, die sich auf die Beförderung in Tanks beziehen, wird der Tank-Arbeitsgruppe übertragen.

5. Quecksilber in hergestellten Gegenständen

30. Die Gemeinsame Tagung bestätigt, dass die Vorschriften MP 15 und CW 28/CV 28 auf die neue UN-Nummer 3506 anwendbar sind (siehe Anlage I).

6. Bergungsdruckgefäße

31. Die Gemeinsame Tagung beschließt, dass gemäß Absatz 4.1.1.20.5 die wiederkehrenden Prüfungen in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 6.2.3.5 erfolgen müssen (siehe Anlage I).
32. Hinsichtlich der Kennzeichnung gemäß Absatz 6.2.3.1.4 sollten für alle RID/ADR/ADN-Vertragsstaaten harmonisierte Vorschriften festgelegt werden. Mangels eines konkreten Vorschlags wird jedoch beschlossen, die Festsetzung geeigneter Kennzeichnungselemente der Einschätzung der zuständigen Behörde des Zulassungslandes zu überlassen. Die Gasflaschen-Experten werden gebeten, sich der Frage anzunehmen.

7. Sondervorschrift für die Verpackung PP 90

33. Die Vertreterin Rumäniens weist darauf hin, dass ihr der Wortlaut "dichte Innenauskleidungen oder Säcke" in der neuen für die UN-Nummer 3506 geltenden Sondervorschrift für die Verpackung PP 90 der Verpackungsanweisung P 003 nicht korrekt erscheine, da die Begriffsbestimmung für Innenauskleidung in Abschnitt 1.1.2 auch Säcke beinhalte. Sie wird gebeten, diese Bemerkung dem UN-Expertenunterausschuss zu unterbreiten.

8. Verweis auf die UN-Nummer 1845 in Abschnitt 5.5.3

34. Die Vertreterin des Vereinigten Königreiches beantragt die Streichung des Verweises auf die UN-Nummer 1845 in Abschnitt 5.5.3, da Trockeneis nicht den Vorschriften des RID/ADR/ADN unterliege, die Angabe einer UN-Nummer dies aber vermuten ließe.
35. Dieser Antrag wird nicht angenommen, da für diese UN-Nummer in Tabelle A des Kapitels 3.2 eine Zeile vorgesehen ist, die für Fälle, in denen die UN-Nummer 1845 zu Kühlzwecken verwendet wird, durch einen Verweis auf Abschnitt 5.5.3 ergänzt wurde. Außerdem wird es als wichtig erachtet, dass Abschnitt 5.5.3 des RID/ADR/ADN mit Hinblick auf die Erfordernisse des multimodalen Verkehrs dem IMDG-Code entspricht.

B. Vorschläge zum Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe

1. Chemikalien unter Druck

Informelles Dokument: INF.11 (CEFIC)

36. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Änderung der Begriffsbestimmung für Chemikalien unter Druck in Absatz 2.2.2.1.2 Punkt 8 an (siehe Anlage I).
37. Bezüglich des zweiten Vorschlags stellt die Gemeinsame Tagung fest, dass die Sondervorschrift 362 c) der UN-Modellvorschriften keine eindeutigen Angaben zur Klassifizierung von Chemikalien unter Druck beinhaltet, die sowohl Bestandteile der Klasse 6.1 Verpackungsgruppe II oder III als auch Bestandteile der Klasse 8 Verpackungsgruppe II oder III enthalten, und dass für diesen Fall keine UN-Nummer vorgesehen ist. Zur Vermeidung voneinander abweichender Auslegungen, insbesondere vor dem Hintergrund des Absatzes 2.2.2.1.7 e), zieht man es vor, den vorgeschlagenen Wortlaut für die Bem. 2 unverändert zu lassen, wonach Chemikalien unter Druck, die giftige und ätzende Bestandteile enthalten, nicht unter den UN-Nummern 3500 bis 3505 befördert werden dürfen. Sollte dieser Fall in der Praxis tatsächlich auftreten, sollte die Industrie dem UN-Expertenunterausschuss eine neue Eintragung vorschlagen.

2. Definition für Patronen für Werkzeuge, ohne Geschoss

Informelles Dokument: INF.32 (Sekretariat)

38. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Vorschlag einer Begriffsbestimmung mit den vom Vertreter des SAAMI angeregten Änderungen an (siehe Anlage I).
39. Der Vertreter Deutschlands fragt, warum sich diese Begriffsbestimmung nur auf eine UN-Nummer der Verträglichkeitsgruppe 1.4S beziehe und keine Eintragungen für ähnliche Patronen ohne Geschoss für Werkzeuge in anderen Unterklassen oder Verträglichkeitsgruppen vorsehe. Es wird darauf hingewiesen, dass Patronen ohne Geschoss für Werkzeuge, die nicht unter die Verträglichkeitsgruppe 1.4S fallen, unter einer geeigneten n.a.g.-Eintragung befördert werden müssen, und nötigenfalls beim UN-Expertenunterausschuss ein Antrag auf neue UN-Nummern gestellt werden sollte.

3. Zusammenladung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern mit explosiven Stoffen

*Informelle Dokumente: INF.26 (SAAMI)
INF.33 (FIATA)*

40. FIATA hatte vorgeschlagen, die Zusammenladung von explosiven Stoffen, die nicht unter die Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S fallen, mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern nicht zu verbieten, da diese Zusammenladungen derzeit sowohl im RID/ADR/ADN als auch im IMDG-Code erlaubt seien.
41. Es wird betont, dass das Hauptziel der Überarbeitung des Kapitels 3.4 der UN-Modellvorschriften darin bestanden habe, eindeutig festzulegen, welche Bestimmungen der UN-Modellvorschriften auf die Beförderung in begrenzten Mengen anwendbar seien, und dass der UN-Expertenunterausschuss bei dieser Gelegenheit bestätigt habe, dass begrenzte Mengen nicht mit explosiven Stoffen, die nicht unter die Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S fallen, zusammengeladen werden dürfen.

42. Nach der Diskussion wird folgender Kompromiss erzielt: Die Zusammenladung von begrenzten Mengen mit explosiven Stoffen der Unterklasse 1.4 (die per definitionem nur eine geringe Gefahr darstellen) und ausnahmsweise mit explosiven Stoffen der UN-Nummern 0161 und 0499 der Unterklasse 1.3 Verträglichkeitsgruppe C (Treibladungspulver und Treibstoff, fest), da diese Stoffe oft gemeinsam mit Patronen für Handfeuerwaffen der Unterklasse 1.4 befördert werden, wird erlaubt (der abgeänderte Antrag wird nach Abstimmung angenommen) (siehe Anlage I).

C. Schlussfolgerungen der 39. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 20. bis 24. Juni 2011)

Informelles Dokument: INF.20 (Sekretariat)

43. Auf Antrag der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung (siehe OTIF/RID/RC/2011/30) hat das Sekretariat dem UN-Expertenunterausschuss einige klärungsbedürftige Fragen vorgelegt. Dies hat den UN-Expertenunterausschuss zur Annahme einiger der im Dokument OTIF/RID/RC/2011/30/Add.1 enthaltenen Korrekturen oder Änderungen zu den UN-Modellvorschriften veranlasst (siehe informelles Dokument INF.20). Andere Fragen müssen noch von der Gemeinsamen Tagung behandelt werden.

1. Einheitliche Verwendung der Begriffe "Lösung oder Gemisch" bzw. "Gemisch oder Lösung"

44. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Standpunkt des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis, wonach es für diese rein redaktionelle Frage keinen Harmonisierungsbedarf gebe. Die Gemeinsame Tagung beschließt daher, den aktuellen Wortlaut nicht zu ändern.
45. Der Vertreter Deutschlands stellt fest, dass der Begriff "Gemisch" laut dem Global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) auch "Lösungen" umfasse und dass daher die Beförderungsvorschriften eventuell überarbeitet werden sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass der Begriff "Stoff" im GHS technische reine Stoffe bezeichne, wohingegen "Stoff" ("substance" auf Englisch) in den Beförderungsvorschriften allgemeiner zu verstehen sei und auch Gemische beinhalten könne, insbesondere wenn er im Zusammenhang mit physikalischen Gefahren verwendet werde. Eine Angleichung an die GHS-Terminologie würde also eine gründliche Überprüfung aller Einzelfälle in der Gesamtheit der Vorschriften erforderlich machen.

2. Unterabschnitt 3.5.1.4

46. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Standpunkt des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis, wonach der Wortlaut des Unterabschnitts 3.5.1.4 mit demjenigen anderer in den UN-Modellvorschriften vorgesehenen Freistellungen kohärent sei. Aus rechtlichen Gründen zieht sie jedoch die Beibehaltung des im Dokument OTIF/RID/RC/2011/30/Add.1 vorgeschlagenen Wortlauts vor und betont, dass dies keinerlei Abweichung von den UN-Modellvorschriften bedeutet.

3. Darstellung der Verpackungsanweisungen für die Klasse 1

47. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Erläuterungen des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis und beschließt, den Wortlaut dieser Verpackungsanweisungen an denjenigen der UN-Modellvorschriften anzugleichen (siehe Anlage I).

4. Verpackungsanweisung P 201 Absatz (1)

48. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Standpunkt des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis, wonach in Absatz (1) Flaschen und Gasgefäße geeignete Verpackungen darstellen und sich Großflaschen und Druckfässer für die Beförderung von Gasproben nicht eignen.

49. Es wird angemerkt, dass der Begriff "Gasgefäße" nicht definiert sei. Die Gemeinsame Tagung stellt jedoch fest, dass die betreffenden Gefäße im Vergleich zu Absatz (2) nicht zwangsläufig Druckgefäße sind, und übernimmt daher den vom UN-Expertenunterausschuss vorgeschlagenen Wortlaut (siehe Anlage I).

5. Verpackungsanweisung P 903 Absatz (4)

50. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die Beförderungsbedingungen für aktive Einrichtungen, wie Sender für die Identifizierung mit Hilfe elektromagnetischer Wellen (RFID), erneut diskutiert werden müssen. Sie ist der Ansicht, dass der letzte Satz dieses Absatzes vorwiegend den Luftverkehr betrifft und aus den Vorschriften für den Landverkehr gestrichen werden kann (siehe Anlage I).

6. Begriff "Füllungsgrad" in der Anweisung für ortsbewegliche Tanks T 50

51. Die Gemeinsame Tagung beschließt, das RID/ADR an die UN-Modellvorschriften anzupassen, mit dem Vermerk, dass die französische Fassung der UN-Modellvorschriften geändert werden muss (siehe Anlage I).

7. Stapelsymbol auf Großverpackungen

52. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Standpunkt des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis, wonach auf Großverpackungen, die ab dem 1. Januar 2014 repariert werden, Stapelsymbole angebracht werden müssen. Aufgrund einer fehlenden Begriffsbestimmung für reparierte Großverpackungen erwartet die Gemeinsame Tagung in Bezug auf diese Vorschrift jedoch Interpretationsschwierigkeiten hinsichtlich der tatsächlichen Durchführung und Kontrollen. Sie entscheidet (nach Abstimmung), diese Vorschrift nicht für reparierte Großverpackungen aufzunehmen. Der UN-Expertenunterausschuss kann gegebenenfalls eine Definition für reparierte Großverpackungen ähnlich derjenigen für reparierte Großpackmittel (IBC) einführen.

Informelles Dokument: INF.22 (Sekretariat)

8. Einstufung viskoser Flüssigkeiten der Klasse 3 in die Verpackungsgruppe III

53. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Bitte des UN-Expertenunterausschusses um Stellungnahme zu den Änderungen der Unterabschnitte 2.3.2.2, 2.3.2.3 und 2.3.2.5 der UN-Modellvorschriften zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass der Grenzwert von 450 Litern pro Verpackung in Unterabschnitt 2.3.2.5 auch im RID/ADR gilt. In den dem Unterabschnitt 2.3.2.2 entsprechenden Texten ist allerdings momentan kein Grenzwert pro Verpackung vorgesehen.
54. Hierzu müsste man sich nun bei der Industrie nach den wirtschaftlichen Konsequenzen einer Begrenzung auf 450 Liter pro Verpackung erkundigen, ohne dabei zu vergessen, dass es unter den derzeitigen Vorschriften noch kein Sicherheitsproblem gegeben hat.
55. Gleichermaßen würde eine Begrenzung auf 30 Liter pro Verpackung erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen und müsste, wenn der UN-Expertenunterausschuss die Grenzwerte aus dem IMDG-Code und den technischen Anweisungen der ICAO übernehmen will, in Bezug auf die Sicherheit begründet werden.

9. Mindestgröße der Buchstaben "UN" und der UN-Nummer auf Gasflaschen

56. Die Gemeinsame Tagung akzeptiert die Forderung des UN-Expertenunterausschusses, die Mindestgröße dieser Kennzeichnungen auf Gasflaschen mit einem mit Wasser ausgeliterten Fassungsraum von höchstens 60 Litern ab dem 1. Januar 2013 auf 6 mm zu verkleinern. In-

folgedessen wird der Unterabschnitt 5.2.1.1 auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.46 des Sekretariats abgeändert (siehe Anlage I).

57. Die Gemeinsame Tagung ist der Ansicht, dass für Gasflaschen mit einem mit Wasser ausgeliterten Fassungsraum von höchstens 60 Litern aufgrund der großen Anzahl der im Umlauf befindlichen Flaschen, deren langer Nutzungsdauer und Prüffristen eine Übergangsvorschrift für die Anwendung der Bestimmung zur Mindestgröße notwendig ist. Angesichts der Fristen für die wiederkehrende Prüfung wird der 30. Juni 2018 als Ablaufdatum für die Übergangsvorschrift festgesetzt (siehe Anlage I).

D. Weitere Harmonisierungsanträge

1. Bem. 1 zu Absatz 2.2.3.1.1

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/46 (CEFIC)

58. Zur Angleichung des RID/ADR/ADN an den Wortlaut der UN-Modellvorschriften akzeptiert die Gemeinsame Tagung die Streichung der Begriffe "nicht giftige und nicht ätzende" in der Bem. 1 (siehe Anlage I).

2. Begriffsbestimmungen für Bergungsverpackung und Bergungsdruckgefäß

Informelles Dokument: INF.16 (Rumänien)

59. Die Gemeinsame Tagung akzeptiert die Harmonisierung der Begriffsbestimmung für Bergungsverpackung des RID/ADR/ADN mit derjenigen der UN-Modellvorschriften (siehe Anlage I).
60. Bezüglich der Harmonisierung der Begriffsbestimmung für Bergungsverpackung und Bergungsdruckgefäß untereinander stellt die Gemeinsame Tagung fest, dass die Unterschiede womöglich ihre Berechtigung haben, und bittet die Vertreterin Rumäniens, zunächst dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zu unterbreiten, um Unterschiede zu anderen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften zu vermeiden.

3. UN-Nummern 1169, 1197, 1266, 1286 und 1287

Informelles Dokument: INF.12 (Vereinigtes Königreich)

61. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Standpunkt des UN-Expertenunterausschusses zur Kenntnis, wonach es keinen Grund für die Zuordnung der unter diese UN-Nummern fallenden Stoffe zur Verpackungsgruppe I gibt, und beschließt folglich die Streichung der Eintragungen für die Verpackungsgruppe I dieser Stoffe in der Tabelle A des Kapitels 3.2 (siehe Anlage I).

VI. Interpretation des RID/ADR/ADN (TOP 5)

A. Anwendung des Abschnitts 4.1.10 im Falle von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Informelles Dokument: INF.15 (Frankreich)

62. Die Gemeinsame Tagung ist der Ansicht, dass die Tatsache, dass Abschnitt 4.1.10 in Abschnitt 3.4.1 d) nicht erwähnt wird, trotz der auf Abschnitt 4.1.10 verweisenden Bemerkung am Ende von Unterabschnitt 4.1.1.6 darauf schließen lässt, dass die Vorschriften des Abschnitts 4.1.10 nicht anwendbar sind. Es ist Aufgabe des Absenders gemäß Unterabschnitt 4.1.1.6 sicherzustellen, dass es zu keiner gefährlichen Reaktion zwischen den zusammengepackten gefährlichen Gütern kommen kann. Bei Anwendung des Kapitels 3.4 finden die in

Abschnitt 4.1.10 festgesetzten Höchstmengen für die Zusammenpackung aber keine Anwendung.

B. Einstufung von Gegenständen als umweltgefährdende Stoffe (aquatische Umwelt)

Informelles Dokument: INF.31 (Schweden)

63. Die Gemeinsame Tagung ist der Ansicht, dass die derzeitigen Vorschriften für umweltgefährdende Stoffe nicht auf Gegenstände anwendbar sind, da die Kriterien in Absatz 2.2.9.1.10 eindeutig nur Stoffe, Gemische und Lösungen betreffen. Damit die geltenden Vorschriften auch auf Gegenstände anwendbar sind, müssten Kriterien festgesetzt werden, die die verschiedenen im Gegenstand enthaltenen Stoffe oder Bestandteile sowie den Gegenstand selbst berücksichtigen. In der Folge müsste auch der Wortlaut geändert werden.

C. Dem Gefahrzettel nach Muster 7E (spaltbare Stoffe) entsprechender Großzettel (Placard)

Informelles Dokument: INF.17 (Vereinigtes Königreich)

64. In Sinne einer eindeutigen Auslegung des Absatzes 5.3.1.1.3 schlägt das Vereinigte Königreich vor, zu präzisieren, dass kein dem Gefahrzettel nach Muster 7E entsprechender Großzettel (Placard) erforderlich ist.
65. Einige Delegationen halten diese Präzisierung für überflüssig, zumal es derzeit keine Vorschriften für einen Großzettel (Placard) dieses Musters gebe und eine derartige Präzisierung Verwirrung stiften könne.
66. Es wird präzisiert, dass der derzeitige Wortlaut wie folgt auszulegen ist: In Fällen, in denen die Anbringung von Gefahrzetteln gemäß Kapitel 5.2 einerseits und von Großzetteln (Placards) gemäß Kapitel 5.3 andererseits an Wagen/Fahrzeugen, Containern, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks oder MEGC vorgeschrieben ist, können, wenn es sich um spaltbare Stoffe der Klasse 7 handelt, angebracht werden:
- a) entweder der jeweils zutreffende Gefahrzettel nach Muster 7A, 7B oder 7C und der Gefahrzettel nach Muster 7E in der in Kapitel 5.2 angegebenen Größe sowie ein Großzettel (Placard) nach Muster 7D;
 - b) oder der jeweils zutreffende Gefahrzettel nach Muster 7A, 7B oder 7C gemäß dem in Kapitel 5.2 vorgegebenen Muster, jedoch in der in Kapitel 5.3 vorgesehenen Größe, und ein Gefahrzettel nach Muster 7E, ebenfalls in der in Kapitel 5.3 vorgesehenen Größe. In diesem Fall ist der Großzettel (Placard) nach Muster 7D nicht erforderlich.
67. Sollte die Vertreterin des Vereinigten Königreiches den derzeitigen Wortlaut für die Klarstellung dieser Auslegung ändern wollen, müsste ein offizieller Antrag eingereicht werden.

VII. Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN (TOP 6)

A. Offene Fragen

1. Sondervorschrift 653

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/34 (EIGA)

68. Die Anträge des EIGA, die Sondervorschrift 653 auch auf Argon, verdichtet, und Helium, verdichtet, anzuwenden und das Produkt aus Prüfdruck und Fassungsraum zu erhöhen, werden angenommen (siehe Anlage I). Es wird jedoch gewünscht, dass EIGA diese Fragen

systematischer und umfassender behandelt, um Einzelfallregelungen im Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Wirtschaft zu vermeiden.

2. Beförderung beschädigter Lithium-Batterien

Informelles Dokument: INF.9 (Deutschland)

69. Die Gemeinsame Tagung hält die Einführung von Vorschriften zur Beförderung von beschädigten Lithium-Batterien, wohl wissend, dass der UN-Expertenunterausschuss sich mit der Frage befasst, für verfrüht. Sollte der UN-Expertenunterausschuss zügig eine Lösung finden, könnte diese als Grundlage für eine multilaterale Sondervereinbarung verwendet werden.

3. Prüfperiode für einige Gase der Verpackungsanweisung P 200

Informelles Dokument: INF.3 (EIGA)

70. Die Gemeinsame Tagung nimmt die von EIGA vorgetragenen Informationen zum Stand deren Arbeiten zur Kenntnis. Für die nächste Tagung sollte ein Antrag unterbreitet werden.

4. Beförderung von Heizöl, schwer

Informelle Dokumente: INF.25 und INF.25/Rev.1 (Belgien)

71. Mehrere Delegationen sprechen sich dafür aus, schweres Heizöl systematisch der UN-Nummer 1202 zuzuordnen. Andere wiederum befürchten dadurch eine Abweichung von den UN-Empfehlungen oder die Einstufung von Stoffen als gefährliche Stoffe, die die Kriterien, insbesondere der Klasse 3 nicht immer erfüllen. Außerdem ließe sich dieses Prinzip nicht mit den vom Sicherheitsausschuss des ADN für die Beförderung in Tankschiffen getroffenen Beschlüssen vereinbaren.
72. Nach langer Debatte wird beschlossen, den derzeitigen Wortlaut nicht zu ändern und die Zuordnung der Stoffe anhand der Kriterien der Industrie zu überlassen. Gemäß dem RID und dem ADR und unabhängig von der Beförderung in Tankschiffen gemäß ADN bedeutet dies:
- a) UN-Nummer 1268, Erdölprodukte, n.a.g., wenn der Flammpunkt des schweren Heizöls bei höchstens 60 °C liegt;
 - b) UN-Nummer 3256, wenn der Flammpunkt bei über 60 °C und höchstens 100 °C liegt und das schwere Heizöl bei einer über dem Flammpunkt liegenden Temperatur befördert oder zur Beförderung aufgegeben wird;
 - c) UN-Nummer 3257 der Klasse 9, wenn das schwere Heizöl bei über 100 °C befördert oder zur Beförderung aufgegeben wird, die Temperatur jedoch unter dem Flammpunkt liegt;
 - d) UN-Nummer 3082, wenn das schwere Heizöl die Bedingungen der Absätze a) bis c) nicht erfüllt, jedoch den Kriterien für eine Umweltgefährdung (aquatische Umwelt) entspricht;
 - e) ungefährlich, wenn keine der Bedingungen der Absätze a) bis d) erfüllt ist.
73. Sollte die Erdölindustrie eine pragmatischere Herangehensweise und eine systematische, von den Eigenschaften dieser Heizöle unabhängige Zuordnung zu einer bestimmten UN-Nummer wünschen, bleibt es ihr überlassen, unter Berücksichtigung der drei Landverkehrsträger und der Konsequenzen für diese Verkehrsträger einen Antrag einzureichen.

5. Aus leeren ungereinigten Verpackungen bestehende Abfälle

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/49 (Frankreich)

Informelle Dokumente: INF.34 (Schweden)
INF.39 (Dänemark)
INF.53 (Redaktionsgruppe)

74. Die Gemeinsame Tagung nimmt folgende Grundsätze an:
- a) Da eine schnelle Lösung für die Beförderung von durch gefährliche Güter verschmutzten Verpackungen auf der Ebene des UN-Expertenunterausschusses eher unwahrscheinlich ist, und das Sammeln dieser Verpackungen zur anschließenden Entsorgung auf europäischer Ebene rechtliche Probleme verursacht, werden diese Abfälle den drei RID/ADR/ADN-spezifischen Identifikationsnummern 7001, 7002 und 7003 entsprechend den folgenden drei Kategorien zugeordnet:
 - (i) ausschließlich durch gefährliche Stoffe der Klasse 5.1 verschmutzte Verpackungsabfälle sind der Klasse 5.1 zuzuordnen und dürfen nicht mit anderen verschmutzten Verpackungsabfällen oder anderen Stoffen, die eine gefährliche Reaktion hervorrufen könnten, in Berührung kommen;
 - (ii) durch gefährliche Stoffe der Klasse 3, 4.1, 8 oder 9 verschmutzte Verpackungsabfälle sind der Klasse 9 zuzuordnen;
 - (iii) durch gefährliche Stoffe der Klasse 6.1 verschmutzte Verpackungsabfälle, die aufgrund der Gefahr der Giftigkeit eine Sonderbehandlung erfordern, aber mit durch Stoffe der Klasse 3, 4.1, 8 oder 9 verschmutzten Abfällen gemischt werden dürfen (mit Ausnahme der gefährlichsten Stoffe gemäß informellem Dokument INF.53) sind der Klasse 6.1 zuzuordnen.
 - b) Spezifische Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung und in Verpackungen einschließlich Großpackmitteln (IBC) werden vorgesehen.
75. Die Gemeinsame Tagung ist der Ansicht, dass zu den im informellen Dokument INF.53 vorgeschlagenen Texten noch weitere redaktionelle Arbeiten erforderlich sind. Frankreich wird auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.53 einen neuen offiziellen Antrag für die nächste Tagung ausarbeiten, so dass die Regierungen die Möglichkeit erhalten, die an diesen Beförderungen Beteiligten zu konsultieren. Jeder wesentliche Änderungsantrag in Bezug auf diesen Vorschlag muss schriftlich eingereicht werden.

6. Beschreibung umweltgefährdender Stoffe im Beförderungspapier

Informelles Dokument: INF.27 (CEPE)

76. Grundsätzlich akzeptiert die Gemeinsame Tagung die Änderung der Beschreibung umweltgefährdender Stoffe im Beförderungspapier, die Änderung hängt jedoch von der Entscheidung der IMO zum Antrag DSC 16/3/12 ab. Das Sekretariat wird gebeten, die angenommenen Texte nach Bekanntwerden der Entscheidung der IMO gegebenenfalls zu ändern.

B. Neue Anträge

1. Änderung des Unterabschnitts 1.1.3.1 c)

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/33 (Schweden)

77. Hinsichtlich des Vorschlags auf Änderung des Unterabschnitts 1.1.3.1 c) gehen die Meinungen auseinander. Einige Delegationen räumen ein, dass die Auslegungsgrenzen dieses Unterabschnitts oft überstrapaziert worden seien. Andere wiederum haben in ihren Ländern keine Probleme festgestellt und fordern eine hinreichende Begründung für die Verschärfung der Vorschrift. Weitere Delegationen denken, dass das Problem auch durch die Forderung nach Verwendung zugelassener Verpackungen gelöst werden könne.
78. Die Vertreterin Schwedens erklärt, die Frage im Lichte der vorgebrachten Kommentare noch einmal zu überdenken und einen neuen Vorschlag zu unterbreiten.

2. Ausrichtungspfeile auf Umverpackungen

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/29 (Deutschland)

79. Der Antrag auf Änderung des Unterabschnitts 7.5.1.5 (RID/ADR) und des Unterabsatzes 7.1.4.14.1.4 (ADN) wird angenommen (siehe Anlage I).

3. Zulassung der Fristen für die wiederkehrende Prüfung (P 200 (9))

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/36 (Finnland)

80. Der Antrag, am Ende des Absatzes (9) der Verpackungsanweisung P 200 zu präzisieren, dass die für die Festlegung der Fristen für die wiederkehrende Prüfung zuständige Behörde diejenige ist, die das Baumuster des Gefäßes zugelassen hat, wird angenommen (siehe Anlage I).

4. Großzettel (Placards) an Wagen/Fahrzeugen, wenn die Großzettel (Placards) an den Containern oder Tankcontainern nicht sichtbar sind

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/47 (Österreich)

81. Der Änderungsantrag zu Absatz 5.3.1.7.3 wird angenommen (siehe Anlage I).

5. Einstufung von radioaktiven Stoffen als umweltgefährdend (aquatische Umwelt)

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/41 (Deutschland)

82. Die Gemeinsame Tagung teilt die Auffassung Deutschlands, dass derzeit noch keine Daten für die Anwendung der Kriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 auf radioaktive Stoffe verfügbar sind und dass es darüber hinaus schwierig ist, die von einer chemischen Gefahr dieser Stoffe ausgehenden Umweltauswirkungen von denen zu unterscheiden, die mit der Radioaktivität verbunden sind. Da die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 auf radioaktive Stoffe, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/29/EURATOM fallen, keine Anwendung findet, kann für die Anwendung der Verordnung 1272/2008 auch nicht auf Unterabsatz 2.2.9.1.10.5 zurückgegriffen werden.
83. Der Antrag Deutschlands, durch eine Änderung des Unterabschnitts 2.1.3.8 die Klasse 7 aus dessen Anwendungsbereich auszuschließen, wird daher angenommen (siehe Anlage I).

84. Einige Delegationen weisen darauf hin, dass es hinsichtlich der Erfordernisse des multimodalen Verkehrs wünschenswert sei, wenn die IMO in Bezug auf den IMDG-Code eine ähnliche Entscheidung treffen würde, ein diesbezüglicher Antrag sei aber noch nicht eingereicht worden. Der Vertreter Deutschlands wird bis zur nächsten Tagung des IMO-Unterausschusses DSC einen Vorschlag ausarbeiten, wahrscheinlich wird jedoch eine Änderung der nächsten Ausgabe des IMDG-Codes noch nicht möglich sein.

6. Kennzeichnung von Wagen, Beförderungseinheiten und Containern, in denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/48 (Schweden)

Informelles Dokument: INF.50/Rev.1 (Sekretariat)

85. Der Antrag Schwedens ist die Folge des Beschlusses der Arbeitsgruppe WP.15, die Anbringung von orangefarbenen Tafeln anstelle der Kennzeichnung für begrenzte Mengen auf Beförderungseinheiten, die nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördern, nicht zuzulassen (ECE/TRANS/WP.15/208 Absatz 32). Abschnitt 3.4.13 a) des ADR lässt jedoch Zweifel bestehen, was zu tun ist, wenn die Beförderungseinheit zu Beförderungsbeginn sowohl der Gesamtheit der Vorschriften unterliegende gefährliche Güter als auch begrenzte Mengen enthält und die der Gesamtheit der Vorschriften unterliegenden gefährlichen Güter während der Beförderung entladen werden. Einige Regierungen hatten die Ansicht geäußert, dass in diesem Fall die orangefarbenen Tafeln nach der teilweisen Entladung angebracht bleiben können. Weiterhin ist auch nicht klar, ob in diesem Fall gleichzeitig die orangefarbenen Tafeln und die Kennzeichnung für begrenzte Mengen angebracht werden können, zumal sich einige Delegationen dagegen ausgesprochen hatten.
86. Nach der Diskussion bereitet das Sekretariat einen Text vor, der die Ergebnisse wiedergibt (informelles Dokument INF.50/Rev.1) und der in einer Abstimmung angenommen wird (siehe Anlage I). Nach diesem Text:
- a) darf auf der Beförderungseinheit, sofern sie nur begrenzte Mengen enthält, nur die Kennzeichnung für begrenzte Mengen, sofern sie vorgeschrieben ist, sichtbar sein;
 - b) müssen die orangefarbenen Tafeln, sofern sie vorgeschrieben sind, angebracht werden, wenn die Beförderungseinheit gleichzeitig der Gesamtheit der Vorschriften unterliegende gefährliche Güter und begrenzte Mengen enthält; in diesem Fall ist das Anbringen der Kennzeichnung für begrenzte Mengen nicht obligatorisch;
 - c) dürfen sowohl orangefarbene Tafeln als auch die Kennzeichnung für begrenzte Mengen angebracht werden, wenn die Beförderungseinheit sowohl der Gesamtheit der Vorschriften unterliegende gefährliche Güter, für die orangefarbene Tafeln erforderlich sind, als auch begrenzte Mengen enthält, deren Gesamtmasse eine Kennzeichnung für begrenzte Mengen erfordert;
 - d) gleiches gilt für die Anbringung von Großzetteln (Placards)/Kennzeichnung für begrenzte Mengen, wenn diese auf Containern oder Wagen erforderlich sind.

7. Änderung des Abschnitts 7.5.1

Informelles Dokument: INF.13 (Frankreich)

87. Die Änderungsvorschläge zu Abschnitt 7.5.1 werden angenommen (siehe Anlage I).

VIII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 7)

A. Informelle Arbeitsgruppe "Telematik"

1. Berichte der Arbeitsgruppe

Informelle Dokumente: INF.7 (OTIF) (Bericht der 8. Sitzung)
INF.40 (CEN) (Bericht der 9. Sitzung)
INF.28, INF.29, INF.30 (CEN) und INF.36 (Frankreich)
(anlässlich der 9. Sitzung der informellen Arbeitsgruppe vorgelegte Dokumente)

88. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Fortschritt der Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe und insbesondere die Zusammenarbeit mit dem CEN im Rahmen des Projektes "eCall" zur Kenntnis. Die Arbeiten werden fortgesetzt, wobei für die dritte Januarwoche 2012 eine neue Sitzung in Paris geplant ist. Die Gemeinsame Tagung bittet Frankreich, seine Modellierungsarbeiten im Sinne des informellen Dokuments INF.36 fortzuführen.

2. Identifikation gefährlicher Güter für telematische Anwendungen

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/35 (Europäische Union) (Antrag der Europäischen Kommission)

Informelle Dokumente: INF.8 (Deutschland)
INF.19 (UIC/CIT)
INF.23 (Niederlande)
INF.37 (Frankreich)

89. Bezüglich des Vorschlags der Europäischen Kommission gehen die Meinungen auseinander. Mehrere Delegationen sind der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Identifikationsparameter nicht mit den im Beförderungspapier notwendigen Identifikationsparametern übereinstimmen. Es wird erläutert, dass dieser Vorschlag darauf abziele, einen Schlüssel zur eindeutigen Identifizierung der in den einzelnen Zeilen der Tabelle A in Kapitel 3.2 enthaltenen Informationen zu schaffen. Diese Identifizierung sei im Rahmen der Ausarbeitung der technischen Dokumenten zu den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität "Telematikanwendungen für den Eisenbahn-Güterverkehr" durch die Europäische Eisenbahn-Agentur und insbesondere für den Informationsaustausch zwischen Beförderungsunternehmen und Infrastrukturbetreibern notwendig. Dies verhindere jedoch nicht die mögliche Einführung zusätzlicher "maßgeschneiderter" Identifikationselemente, die beispielsweise die im Rahmen des Informationsaustausches zwischen Absender und Beförderungsunternehmen erforderlichen Daten im Beförderungspapier wiedergeben.
90. Mehrere Delegationen betonen, dass zahlreiche Unternehmen bereits mit der Entwicklung verschiedener Systeme für Telematikanwendungen begonnen hätten und dass die Ausarbeitung dieses Identifikationsschlüssels besser auf multimodaler Ebene stattfinden solle, wobei insbesondere der IMDG-Code und die technischen Anweisungen der ICAO beachtet und Besonderheiten des europäischen Binnenverkehrs vermieden werden sollten.
91. Als mögliche Lösung wird vorgeschlagen, jeder Zeile der Tabelle einen eindeutigen numerischen Code zuzuordnen. Dieser Lösungsvorschlag könnte auf der Ebene des UN-Expertenunterausschusses diskutiert werden.
92. Es wird vereinbart:
- a) die Europäische Eisenbahn-Agentur zu bitten, in diesen Identifikationsschlüssel keine Elemente aufzunehmen, die für das Beförderungspapier nicht erforderlich sind, und sich bei der Ausarbeitung des Schlüssels auf Absatz 5.4.1.1.1 zu stützen;

- b) die Frage an den UN-Expertenunterausschuss weiterzuleiten, wobei sich die Vertreter Frankreichs und des Vereinigten Königreichs gemeinsam dieser Aufgabe annehmen werden.

B. Informelle Arbeitsgruppe zu Begriffsbestimmungen

Informelle Dokumente: INF.10 und Add.1 (Rumänien)

93. Die Gemeinsame Tagung begrüßt die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe, die vom 12. bis 14. April 2011 auf Einladung der rumänischen Regierung in Bukarest getagt hat. Diese haben eine gewisse Anzahl von Inkohärenzen in der Terminologie der verschiedenen Sprachfassungen des RID und des ADR aufgezeigt. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind und eine weitere Tagung stattfinden muss.
94. Einige Delegationen heben die in Absatz 36 des Berichts dargelegten Grundsätze hervor und bemerken, dass einige der festgestellten Unterschiede teils historisch teils in den Eigenheiten der verschiedenen Sprachen begründet lägen. Die Arbeiten sollten sich daher auf diejenigen Unterschiede konzentrieren, die voneinander abweichende Interpretationen hervorrufen könnten. Unterschiede ohne Einfluss auf die Interpretation der Texte könnten dagegen vernachlässigt werden, zumal unwesentliche redaktionelle Änderungen zu umfangreichen Änderungsanträgen in Bezug auf diverse nationale oder internationale Regelwerke, wie z.B. die UN-Modellvorschriften, den IMDG-Code, die technischen Anweisungen der ICAO, das GHS, sowie alle davon abgeleiteten nationalen Rechtsvorschriften und Normen führen könnten. Einige der aufgeworfenen Probleme müssten ohnehin zunächst dem UN-Expertenunterausschuss vorgelegt werden. Die Vertreterin Rumäniens bittet daher, sich nur zu einigen Vorschlägen äußern zu dürfen.

1. Begriffsbestimmung Nr. 3 "tierische Stoffe"

95. Der UN-Expertenunterausschuss sollte in Bezug auf die Bedeutung des englischen Begriffs "animal foodstuffs" präzisieren, ob damit
- a) Nahrungsmittel für Tiere,
 - b) Nahrungsmittel tierischen Ursprungs oder
 - c) Nahrungsmittel tierischen Ursprungs für die Fütterung von Tieren (wie im französischen Text)

gemeint sind, und den Begriff entsprechend ändern.

2. Begriffsbestimmung Nr. 4 "Antragsteller"

96. Die Gemeinsame Tagung einigt sich darauf, den Begriff "Betreiber" (französisch "opérateur") in der Bemerkung zu dieser Begriffsbestimmung durch "Betreiber des Tankcontainers" (französisch "exploitant de conteneur-citerne") zu ersetzen (siehe Anlage I). Der Begriff "ausnahmsweise" ist auch unklar, und Begriffsbestimmungen sollten ohnehin besser keine Vorschriften enthalten. Diese Begriffsbestimmung sollte im Lichte der bei der Umsetzung der überarbeiteten europäischen sogenannten "TPED"-Richtlinie gesammelten Erfahrungen überarbeitet werden.

3. Begriffsbestimmung Nr. 7 "Sack"

97. Die für die französische Fassung vorgeschlagene Änderung wird angenommen (siehe Anlage I).

4. Begriffsbestimmung Nr. 8 "Batterie-Fahrzeug"

98. Die Frage, ob in der Begriffsbestimmung für Batterie-Fahrzeuge auf Fahrzeuge anstatt auf Beförderungseinheiten verwiesen werden muss, sollte der Arbeitsgruppe WP.15 vorgelegt werden.

5. Begriffsbestimmung Nr. 10 "Kiste"

99. Die Änderung des französischen Wortlauts (Absatz 94 des Berichts) wird angenommen (siehe Anlage I).
100. Die Änderung des französischen Wortlauts der UN-Modellvorschriften (Absatz 95 des Berichts) wird vom Sekretariat in Form eines Korrigendums durchgeführt werden.

6. Begriffsbestimmung Nr. 11 "Schüttgut-Container"

101. Der englische Wortlaut der Begriffsbestimmung wird an die UN-Modellvorschriften angepasst (siehe Anlage I).

7. Begriffsbestimmung Nr. 12 "Flaschenbündel"

102. Im Französischen wird der Begriff "capacité" synonym zu "contenance" verwendet, in den ISO-Normen wird für die Bezeichnung der Größe jedoch ausschließlich der Begriff "contenance" verwendet. Es wird beschlossen, den Wortlaut trotz der Verwendung von zwei Begriffen nicht zu ändern ("capacité" für Tanks, "contenance" für Verpackungen).
103. Die Vertreterin Rumäniens wird die übrigen Fragen dem UN-Expertenunterausschuss vorlegen.

8. Begriffsbestimmung Nr. 20 "Verschluss"

104. Die Frage sollte der Tank-Arbeitsgruppe vorgelegt werden.

9. Begriffsbestimmung Nr. 21 "Sammeleintragung"

105. Die Änderung der Begriffsbestimmung wird angenommen, nicht jedoch diejenige zu Unterabschnitt 2.1.1.2 (siehe Anlage I).

10. Begriffsbestimmung Nr. 22 "zusammengesetzte Verpackung"

106. Die in den Absätzen 135 und 136 vorgeschlagenen Änderungen werden angenommen (siehe Anlage I).

C. Arbeitsgruppe für die Verringerung der Gefahr eines BLEVE

Informelles Dokument: INF.14 (Niederlande)

107. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Ergebnisse der 9. Tagung der informellen Arbeitsgruppe, die vom 8. bis 10 Juni 2011 in Oslo stattgefunden hat, zur Kenntnis.
108. Insbesondere stellt sie fest, dass als nächster Schritt die Ausarbeitung eines Prüfprogramms durch Deutschland mit folgendem Inhalt geplant ist:
- a) Festlegung der Bedingungen für die repräsentative Prüfung durch Feuereinschluss;
 - b) Beschreibung der Kriterien für die Auswahl der zu prüfenden Beschichtungen;

- c) Beschreibung der Kriterien für die Auswahl der zu prüfenden Sicherheitsventile, einschließlich der Bewertung negativer Auswirkungen auf diese Ventile (z.B. Strahlungswärme);
 - d) Bewertung der von den Prüflaboren BAM und TNO bereits durchgeführten oder in der Literatur beschriebenen Prüfungen, die eine Reihe unbeantworteter Fragen aufwerfen;
 - e) Liste der zur Beantwortung dieser Fragen durchzuführenden Prüfungen.
109. Trotz des Kommentars des Vertreters Österreichs, dass eine Datenbank auf der Grundlage seltener Vorkommnisse nicht sinnvoll sei, stimmt die Gemeinsame Tagung auch der Empfehlung der Arbeitsgruppe zu, die Sammlung von Unfallberichten, und zwar nicht nur zu "BLEVE"-Unfällen, zu verbessern und auf der Grundlage von Vorschlägen Frankreichs eine internationale Datenbank zu Unfallstatistiken zu entwickeln. Die Unfallanalyse anhand internationaler Statistiken wird für den Fortgang der Arbeiten als wesentlich erachtet.
110. Sobald das Prüfprogramm konkretere Formen angenommen hat, könnte eine weitere Tagung der Arbeitsgruppe ins Auge gefasst werden.

D. Informelle Arbeitsgruppe zu Gasspeichersystemen von Kraftfahrzeugen

Dokument: OTIF/RID/RC/2011/40 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.52 (Deutschland)

111. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzung vom 10. Mai 2011 in München und des informellen Dokuments INF.52 nimmt die Gemeinsame Tagung die für Kapitel 3.2 vorgeschlagenen Änderungen sowie die für Kapitel 3.3 vorgeschlagene neue Sondervorschrift mit einigen Änderungen an (siehe Anlage I).

IX. Wahl des/der Vorsitzenden für das Jahr 2012 (TOP 8)

112. Die Herren C. Pfauvadel (Frankreich) und H. Rein (Deutschland) werden auf Antrag der Vertreterin Belgiens als Vorsitzender respektive Vize-Vorsitzender der Gemeinsamen Tagung für das Jahr 2012 wiedergewählt.

X. Zukünftige Arbeiten (TOP 9)

A. Ergebnisse der 73. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE

Informelle Dokumente: INF.18 (Sekretariat)
INF.24 (OTIF)

113. Ein Mitglied des Sekretariates stellt die Schlussfolgerungen des Vorsitzenden des Binnenverkehrsausschusses zum Runden Tisch über die "Beförderung gefährlicher Güter: Globale und regionale Dimensionen", der anlässlich der 73. Tagung des Ausschusses am 1. März 2011 stattgefunden hat, vor (ECE/TRANS/221, Anlage) und fasst die diesbezüglichen Beratungen der Arbeitsgruppe WP.15 zusammen (ECE/TRANS/WP.15/210, Absatz 64 bis 73).

1. Multimodale Harmonisierung

114. Ein Mitglied des Sekretariates der OTIF fasst den Stand der Arbeiten zur Harmonisierung der Anlage 2 SMGS mit dem RID zusammen (informelles Dokument INF.24). Er bestätigt, dass die Struktur dieser Anlage 2 und die meisten Vorschriften sich nun größtenteils mit dem RID vereinbaren ließen und regelmäßig aktualisiert würden. Es bestünden jedoch weiterhin erhebliche Unterschiede zwischen der Beförderung in Kesselwagen und Tankcontainern, die ein Hindernis für die eurasische Eisenbahnbeförderung darstellen. Dies gilt insbesondere für

Beförderungen gemäß den Kapiteln 4.3 und 6.8, wo die Auslegungstemperaturen im SMGS zwischen -40 °C und +50 °C (wie für ortsbewegliche UN-Tanks) und im RID/ADR zwischen -20 °C und +50 °C liegen. Auch in den Bereichen der Bezeichnung und der Anbringung von Großzetteln (Placards) besteht noch erheblicher Harmonisierungsbedarf, da das SMGS für Notfälle die Angabe der Nummern der Unfallmerkmale auf den Großzetteln vorschreibt.

115. Ein Mitglied des Sekretariats der UNECE betont, dass zahlreiche Vertragsstaaten des SMGS auch ADR/ADN-Vertragsstaaten sind. Folglich stelle sich neben der Harmonisierungsfrage RID/SMGS auch ein Harmonisierungsproblem SMGS/ADR/ADN. Die Harmonisierung des RID/ADR/ADN werde für die wirtschaftliche Entwicklung der Vertragsstaaten dieser Rechtstexte als wesentlich erachtet. Gleiches sollte auch für die Harmonisierung SMGS/ADR/ADN gelten. Wie könne ein SMGS-konformer Container oder Tankcontainer gemäß ADR oder ADN multimodal oder intermodal befördert werden?
116. Die Gemeinsame Tagung begrüßt die von der polnischen Regierung und insbesondere auch von Regierung Lettlands geleistete Arbeit für die Beschleunigung der Harmonisierung SMGS/RID. Es wird betont, dass eine Liste aller zwischen dem SMGS einerseits und dem RID/ADR andererseits bestehenden Unterschiede für die Gemeinsame Tagung sehr nützlich sein würde. Die Tatsache, dass Russisch, Deutsch, Englisch und Französisch zu den Arbeitssprachen gehören, wird als großer Vorteil angesehen, der die Harmonisierungsarbeiten entscheidend erleichtern kann.
117. Der Vertreter Lettlands bestätigt, schnellstmöglich ein derartiges Dokument vorlegen zu wollen, macht jedoch darauf aufmerksam, dass die Beschlüsse innerhalb der OSSHD im Konsens gefasst werden.
118. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die SMGS-Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Gegensatz zu den SMGS-Mitgliedstaaten außerhalb der Europäischen Union bei ihren Tagungen stets gut vertreten sind. Eine bessere Vertretung dieser Länder bei der Behandlung dieser Fragen wäre jedoch durchaus von Vorteil. Darüber hinaus könnte auch die Expertise der Tank-Arbeitsgruppe für die Behandlung der Unterschiede in Bezug auf Tanks genutzt werden.
119. Mit großem Interesse nimmt die Gemeinsame Tagung auch den Vorschlag der IRU zur Kenntnis, langfristig auch die Möglichkeit einheitlicher Vorschriften für die Beförderung in Tankcontainern auf der Grundlage der gegebenenfalls geänderten UN-Vorschriften zur Beförderung in ortsbeweglichen Tanks ins Auge zu fassen. Hierzu müssten einerseits die Betreiber und andererseits die Hersteller dieser Tankcontainer konsultiert werden, damit vor dem Hintergrund einer Globalisierung des Handels wirtschaftliche Vor- und Nachteile klar identifiziert werden können.

2. Beitritt zu Rechtstexten/Umsetzung/technischer Beistand

120. Die Gemeinsame Tagung nimmt die von der Arbeitsgruppe WP.15 geplanten Maßnahmen zur Erleichterung des Beitritts zum ADR zur Kenntnis.
121. Der Vertreter Deutschlands betont, dass das Verfahren für einen technischen Beistand für Länder, die Vertragsstaaten werden wollen, grundsätzlich mit der Bewertung der im betreffenden Land bestehenden Verwaltungsstrukturen beginne. Dafür würden Gelder benötigt, die entweder vom Land selbst oder von Geberorganisationen zur Verfügung gestellt werden müssten.
122. Mehrere Delegationen weisen darauf hin, dass derzeit noch kein Mechanismus zur Feststellung des tatsächlichen Umsetzungsgrades der RID/ADR/ADN-Vorschriften durch die Vertragsparteien bestehe. Ganz im Gegensatz beispielsweise zur IMO, ICAO oder IAEA, die für die Rechtstexte, für die sie verantwortlich sind, Überprüfungssysteme eingeführt haben. Die Einrichtung derartiger Überprüfungssysteme benötige aber:

- a) eine mit einem Mandat verbundene politische Willensbekundung von Seiten der Vertragsparteien oder Rechtsorganen (UNECE, OTIF),
- b) den ausdrücklichen Wunsch eines RID/ADR/ADN-Vertragsstaates, einer derartigen dem Mandat entsprechenden Überprüfung unterzogen zu werden,
- c) die zur Durchführung der Überprüfungen notwendigen finanziellen Mittel.

3. Ausbildung

123. Die Gemeinsame Tagung hält es zwar für vorteilhaft, den UN-Expertenunterausschuss auf das Konzept des Gefahrgutbeauftragten aufmerksam zu machen, weist aber darauf hin, dass es im Luftverkehr bereits gut funktionierende Alternativen gibt. Sie nimmt die von der IRU angesprochenen Probleme zur Kenntnis, wonach in Hafengebieten Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Auslegung der Vorschriften des IMDG-Codes zur Ausbildung des Hafenspersonals bestünden. Dies betreffe insbesondere die Anerkennung der ADR-Bescheinigung beim Befahren europäischer Hafengebiete. Es wird vorgeschlagen, dass die für den Landverkehr zuständigen Behörden diese Probleme mit den für den Seeverkehr und die Hafengebiete zuständigen Behörden beraten, damit es nicht zu einer Anhäufung von unangemessenen Ausbildungsanforderungen für Fahrer von Straßenfahrzeugen mit ADR-Bescheinigung kommt, die in Hafengebieten Tätigkeiten ausführen müssen. Das Sekretariat könnte zur Klärung der Bedeutung der Anforderungen des IMDG-Codes in diesem Bereich die IMO konsultieren.

4. Klärung des Begriffs "zuständige Behörde"

Informelles Dokument: INF.48 (Sekretariat)

124. Dieses Dokument war im Auftrag der Gemeinsamen Tagung vom Sekretariat für die Teile 1 bis 3 des ADR vorbereitet worden. Es präzisiert für jeden Fall, in dem der Begriff "zuständige Behörde" verwendet wird, das Land oder die Länder, das/die im Rahmen einer internationalen Beförderung betroffen ist/sind, einschließlich den Fall, dass auch Länder von der Beförderung betroffen sind, die keine RID-Vertragsstaaten/Vertragsparteien des ADR sind.
125. Die Gemeinsame Tagung begrüßt die vom Sekretariat geleistete Arbeit und bestätigt die angemessene Darstellung. Das Sekretariat wird gebeten, diese Arbeiten im Hinblick auf die übrigen Teile des RID/ADR zu vervollständigen und offizielle Dokumente zu unterbreiten, die nötigenfalls im Vorfeld auch von einer informellen Arbeitsgruppe untersucht werden könnten. Diese Dokumente sollten auch Erläuterungen der Begriffe "Ursprungsland" und "Land der Beförderung" usw. enthalten.

B. Nächste Tagung

126. Die nächste Tagung findet vom 19. bis 23. März 2012 in Bern statt. Frist für die Einreichung von Dokumenten ist der 19. Dezember 2011.
127. Wie in diesem Bericht angegeben, werden in der Zwischenzeit informelle Arbeitsgruppen tagen. Darüber hinaus wird die Regierung Frankreichs in Paris eine Tagung der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" vom 16. bis 18. Januar 2012 und eine Tagung der informellen Arbeitsgruppe zu Begriffsbestimmungen am 19. und 20. Januar 2012 organisieren.

XI. Verschiedenes (TOP 10)**Sicherheitsmaßnahmen für die Eisenbahnbeförderung in Tanks: Aufzeichnung von Sicherheitskontrollen**

Informelles Dokument: INF.41 (Italien)

128. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Informationen Italiens zu den in der Folge der Viareggio-Katastrophe getroffenen Maßnahmen zur Kenntnis. In Folge der 2007 und 2009 in Italien erstellten Jahressicherheitsberichte, die einen Anstieg von Unfällen in Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter in Italien und insbesondere in Zusammenhang mit undichten Tanks aufgezeigt hatten, fordern die italienischen Behörden von den Befüllern von Kesselwagen, Tankcontainern und auf Wagen verladenen Tankfahrzeugen das Ausfüllen einer dem Beförderungspapier beizufügenden Checkliste. Bei Importen muss der italienische Eisenbahnbeförderer an der Grenze die Kontrollen durchführen und für jeden Tank eine Checkliste ausfüllen.
129. Mehrere Delegationen weisen darauf hin, dass mit diesen Maßnahmen die Behebung der sogenannten Tropflecklagen beabsichtigt sei, mit denen sich der RID-Fachausschuss bereits seit mehreren Jahren befasse, die aber nicht im Zusammenhang mit dem Viareggio-Unfall stünden und keine gravierenden sicherheitsrelevanten Folgen hätten. Die von den italienischen Behörden eingeführten Maßnahmen führten an den Grenzen zu erheblichen Störungen und Verspätungen von Güterzügen. Der RID-Fachausschuss wird daher gebeten, für alle RID-Vertragsstaaten gleichermaßen gültige harmonisierte Kontrollmaßnahmen zu erörtern, die den internationalen Verkehr nicht behindern.
130. Die Gemeinsame Tagung nimmt zur Kenntnis, dass CEFIC vier Checklisten-Entwürfe ausgearbeitet hat, die von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses bei deren Tagung am 5. und 6. Oktober 2011 in Hamburg besprochen werden. Es wäre gut, wenn Italien in diesem Bereich mit der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zusammenarbeiten und genauere Informationen einschließlich festgestellter Unregelmäßigkeiten liefern könnte.
131. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Arbeiten auch den Straßenverkehr betreffen, da an einigen auf Wagen verladenen Tankfahrzeugen Undichtheiten festgestellt wurden, selbst wenn die Ursachen noch unklar sind. Einige Delegationen sind der Ansicht, dass das Problem für den Straßenverkehr ein anderes sei, da jedes Tankfahrzeug von seinem Fahrer, der für die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks ausgebildet sein müsse, überwacht werde. Es wird bemerkt, dass in der Europäischen Union die Gefahrgut-Kontrollen im Straßenverkehr harmonisiert seien. Die Erfahrungen zeigten, dass diese Harmonisierung nützlich sei und solche Verfahren auch für die übrigen Verkehrsträger in einem weiteren multimodalen Kontext von Interesse sein könnten. Bei Kontrollen im Eisenbahnverkehr sei festgestellt worden, dass der Allgemeinzustand des Eisenbahnrollmaterials unbefriedigend sei und dass auf der Basis der wiederkehrenden technischen Prüfungen von Straßenfahrzeugen ein Verfahren entwickelt werden sollte, mit dem dieser Zustand überprüft werden könne.
132. Der RID-Fachausschuss wird gebeten, der Gemeinsamen Tagung das Ergebnis seiner Arbeiten mitzuteilen, falls diese auch für den Straßenverkehr von Interesse sein sollten.

XII. Annahme des Berichts (TOP 11)

133. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht der Herbsttagung 2011 und dessen Anlagen auf der Grundlage eines vom Sekretariat vorbereiteten Entwurfes an.

Anlage I

**Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum
1. Januar 2013**

(siehe OTIF/RID/RC/2011-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1)

Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

(siehe OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2)
