

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INF.11 E/G

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

**Joint Meeting of the RID Safety Committee and the
Working Party on the Transport of Dangerous Goods
(Geneva, 1-10 September 2003)**

**Report of the meeting of the working group on RID/ADR 1.1.4.2.2
(Hambourg, 10-11 June 2003)**

**Transmitted by the Intergovernmental Organisation for International
Carriage by Rail (OTIF)**

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Office central
Zentralamt
Central Office**

A 81-02/3.2003

**INF.11
11.8.2003**

Original : DE

Bericht über die Sitzung der Arbeitsgruppe zu Absatz 1.1.4.2.2 RID/ADR

Hamburg, 10.-11. Juni 2003

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

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.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. The Central Office only has a small number of copies available.

1. Anlässlich der Gemeinsamen Tagung in Bern (24. bis 28. März 2003) war beschlossen worden, die Vorschriften in Absatz 1.1.4.2.2 ADR/RID bezüglich des Beförderungspapiers / Frachtbriefs bei Beförderungen in einer Transportkette See- oder Luftverkehr - Landverkehr im Rahmen einer Arbeitsgruppe zu überarbeiten (siehe hierzu auch Dokument OCTI/RID/ GT-III/2003-A, Absätze 40 bis 45).
2. Auf Einladung Deutschlands fand vom 10. bis 11. Juni 2003 im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in Hamburg eine Arbeitsgruppensitzung statt. Die Teilnehmer wurden von Frau Abteilungsleiterin Ingelore Hering begrüßt. Frau Hering stellte bei dieser Gelegenheit das BSH und seine Aufgaben vor.
3. An der Sitzung nahmen Vertreter aus 9 Vertragsstaaten, der OTIF und 8 internationale „nichtstaatliche“ Organisationen teil (Teilnehmerliste siehe Anlage 1). Zum Vorsitzenden wurde einstimmig Herr Rein (Deutschland) bestimmt.
4. Zur Arbeitsweise der Arbeitsgruppe wurden zu Beginn der Sitzung folgende Festlegungen getroffen.
 - a. Das Mandat ist in Absatz 43 des Dokuments -/2003-A aufgeführt.
 - b. Der Bericht über die Sitzung an die Gemeinsame Tagung wird durch Deutschland gefertigt.
 - c. Änderungen, die von den zuständigen Gremien anderer Verkehrsträger beschlossen werden müssen, sollen möglichst von den anwesenden Delegierten der betroffenen Verkehrsträger dort eingebracht werden.
 - d. Zuvor müssen die Ergebnisse der Arbeitsgruppe in der Gemeinsamen Tagung behandelt werden.
 - e. Basisdokument für die Arbeitsgruppe war das von FIATA (Schenker Stinnes Logistics) ausgearbeitete Papier mit dem Stand Revision 2 vom 06.06.2003.
5. Vor dem Einstieg in das FIATA-Papier wurden einige grundsätzliche Bemerkungen geäußert:
 - a. Vorrangig soll die Lösung von Problemen in ADR/RID sein. In einem weiteren Schritt sollen die Probleme der Regelwerke anderer Verkehrsträger gelöst werden.
 - b. Vertreter des Luftverkehrs und des Seeverkehrs (letztere per E-Mail) plädieren für eine Einbringung von eventuellen Änderungsanträgen über UN.
 - c. Das Verhalten des Beförderers bei der Feststellung von Fehlern im Beförderungsdokument eines anderen Verkehrsträgers sollte festgelegt werden. Dies betrifft in erster Linie den Seeverkehr.
 - d. Eine Organisation spricht sich für die Schaffung eines einheitlichen Beförderungspapiers für alle Verkehrsträger aus.
6. Im Einzelnen wurden die nachfolgenden Angaben im Beförderungsdokument / Frachtbrief mit den jeweils aufgeführten Ergebnissen besprochen.
7. Sprache

Im Eisenbahnverkehr sind grundsätzlich nur die Sprachen Deutsch und Französisch zugelassen. Die einzige Ausnahme besteht im Verkehr von und nach dem Vereinigten Königreich. Daher soll die Vorschrift in Absatz 5.4.1.4.1 RID so geändert werden, dass bei Beförderungen in einer Transportkette Englisch im Zu- und Ablauf der See- und Flughäfen zugelassen wird, weil die derzeitige Möglichkeit, dies über Tarifvereinbarungen zu regeln, nicht ausreichend genutzt wird.

UIC wird gebeten, einen entsprechenden Antrag für die nächste Sitzung des RID-Fachausschusses in Bukarest vorzulegen.

8. Reihenfolge

Die Frage der Reihenfolge wird erneut angesprochen. Nur ein Teil der Anwesenden hält es für notwendig, dass der Aspekt erneut bei UN besprochen wird, um eine einheitliche Lösung herbeizuführen. Es ist den Vertretern der Staaten vorbehalten, entsprechende Vorschläge bei UN zu unterbreiten.

9. UN-Nummer

Keine Probleme.

10. Offizielle Benennung für die Beförderung

Die Stofflisten der verschiedenen Regelwerke enthalten heute zahlreiche Unterschiede. Diese werden derzeit von FIATA herausgearbeitet. Die Ergebnisse werden den Teilnehmern von FIATA zugesandt. Es wird dafür plädiert, dass alle Verkehrsträger die offiziellen Benennungen für die Beförderung an UN anpassen und Änderungen künftig nur über UN erfolgen.

11. Technische Benennung

Es gibt zahlreiche Unterschiede bei der Zuordnung der Sondervorschrift 274 zwischen den UN-Modellvorschriften und ADR/RID. Die Arbeitsgruppe unterstützt die Initiative der USA, auf UN-Ebene diese Frage auf der Grundlage eines rationalisierten Ansatzes zu prüfen. ADR/RID müssten dann konsequent angepasst werden, d. h. die Sondervorschrift 274 dürfte in ADR/RID nur zugeordnet werden, wenn dies auch bei UN geschehen ist.

12. Klasse, Nebengefahr, Verpackungsgruppe

Hinsichtlich der Nebengefahr gibt es geringfügige Abweichungen zwischen ADR/RID und dem IMDG-Code. FIATA wird dies in einer revidierten Fassung des Arbeitspapiers berücksichtigen.

Im Übrigen gibt es keine Probleme.

13. Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr

Das RID fordert den Eintrag der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Frachtbrief, sofern sie auf der orangefarbenen Tafel angegeben ist. Dies bedeutet, dass bei Containern aus dem Seeverkehr im Frachtbrief kein entsprechender Eintrag vorzunehmen ist. Im Straßenverkehr fordert das ADR diesen Eintrag nicht, allerdings werden die Gefahren in den schriftlichen Weisungen ausreichend beschrieben. Da es im Eisenbahntransport keine schriftlichen Weisungen gibt, wurde seinerzeit der Frachtbriefeintrag gefordert.

Die Meinungen über die Beibehaltung des Frachtbriefeintrags sind geteilt. Diese Frage muss im RID-Fachausschuss einer Entscheidung zugeführt werden.

Im Fall der Tankcontainer aus dem Seeverkehr kann Absatz 1.1.4.2.1 angewendet werden. Unterabschnitt 5.3.2.1 und folglich Absatz 5.4.1.1.1 j) gelten dann nicht. Somit

ist auch keine Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr anzugeben.

14. Absender / Empfänger

Die Absenderangabe ist derzeit über die CIM-Bestimmungen geregelt. Wegen der dort anstehenden Veränderungen sollten die entsprechenden Bestimmungen in das RID übernommen werden, wie dies schon in anderen Fällen geschehen ist. Hierüber muss der RID-Fachausschuss entscheiden.

Gleiches gilt für die Angabe des Empfängers.

15. Sondereinbarungen

In Absatz 5.4.1.1.1 i) ADR wird eine Erklärung entsprechend den Vorschriften einer Sondereinbarung gefordert. Im RID gibt es keine vergleichbare Vorschrift. Die Arbeitsgruppe empfiehlt eine Anpassung des RID an das ADR.

16. RID-Feld im Frachtbrief

Im Frachtbrief ist bei Beförderungen nach RID ein Feld „RID“ anzukreuzen. Die Frage, ob dies weiterhin erforderlich ist, soll im RID-Fachausschuss untersucht werden.

17. Ausstellungsdatum des Dokuments

Die Arbeitsgruppe kommt überein, dass gegen eine Harmonisierung mit UN hinsichtlich der Angabe des Datums keine Einwände bestehen (vgl. Unterabschnitt 5.4.1.3 der UN-Modellvorschriften). Die Wiedereinführung der Absendererklärung steht nicht zur Diskussion.

18. Absendererklärung (Shipper's Certification)

Die Notwendigkeit der Absendererklärung wird kontrovers diskutiert. Eine abschließende Meinungsbildung wird auf den Schluss der Behandlung des Gesamtthemas vertagt.

19. Anzahl und Art der Versandstücke

Für den Eisenbahnverkehr ist die Forderung dieser Angaben im CIM geregelt. Diese Vorschriften sollten durch Entscheidung des RID-Fachausschusses in das RID übernommen werden.

20. Gesamtmenge der gefährlichen Güter

Die Notwendigkeit dieser Angabe wird von den Vertretern der Verkehrsträger unterschiedlich bewertet. Da dieses Problem nicht in dieser Sitzung zu lösen sein wird, wird FIATA um Aufbereitung (und ggf. UN-Antrag) der Frage gebeten, ob die Angabe aus sicherheitstechnischen Gründen im Land- und Seeverkehr unbedingt erforderlich ist. Der Luftverkehr benötigt die Angabe laut IECC wegen Beschränkungen für Passagier- und Frachtflugzeuge.

Jedenfalls sollte das RID an das ADR angepasst werden.

21. Anzahl der Seiten

Die Angabe von Seitennummern wird im Luft- und Seeverkehr praktiziert, für den Straßen- und Schienenverkehr dagegen als kaum durchführbar eingeschätzt. Die Arbeitsgruppe kommt überein, in diesem Fall auf einen Harmonisierungsvorschlag zu verzichten.

22. Flammpunkt

Die Notwendigkeit der Angabe des Flammpunktes hat sich durch die Restrukturierung der Regelwerke grundsätzlich erledigt. Allerdings gibt es einzelne Stoffe, die bestimmten Stauungsvorschriften im Seeverkehr unterliegen (z. B. inhalationstoxische und bestimmte viskose Stoffe). Für diese Stoffe könnte jedoch eine Sondervorschrift für die Stauung aufgenommen werden. Die IMO wird gebeten, entsprechend zu verfahren.

23. Ungereinigte leere Verpackungen

Unterschiedliche Angaben (voll: Gefahrzettel, leer: Klasse) sind verwirrend und unverständlich. Ziel soll es sein, für alle Umschließungen, unabhängig davon, ob sie gefüllt oder leer sind, die gleichen Angaben zu fordern und so mit UN zu harmonisieren. Anträge von UIC und Österreich an die Gemeinsame Tagung, die in diese Richtung gehe, werden von der Arbeitsgruppe wegen der damit verbundenen Harmonisierung unterstützt.

24. Abfall

Die Angabe ist aus Beförderungssicht nicht erforderlich. FIATA wird es freigestellt, einen entsprechenden Antrag bei UN zu stellen.

25. Meeresschadstoffe

Wegen der derzeitigen Diskussion bei der IMO wird dieses Thema hier ausgeklammert.

26. Erwärmte Stoffe, Bergungsverpackungen

Keine Probleme.

27. Begrenzte Mengen

Es werden unterschiedliche Problembereiche der Verkehrsträger angesprochen. Mit Blick auf die Arbeitsgruppe zu begrenzten Mengen in Paris und die - je nach den dort erzielten Ergebnissen - möglicherweise weitreichenden Auswirkungen wird dieser Punkt nicht weiter behandelt.

28. Nummer der Verpackungsanweisung

Nach der Restrukturierung der Regelwerke gibt es keinen Grund mehr, im Luftverkehr diese Angabe beizubehalten. Der Unterscheidung zwischen Verpackungsanweisungen für Passagier- und Frachtflugzeugen könnte man durch eine Änderung des Nummernsystems, analog zu den übrigen Verkehrsträgern, gerecht werden.

29. Stoffe, die unter Temperaturkontrolle befördert werden

Keine Probleme.

30. Fracht- oder Passagierflugzeug

Keine Probleme.

31. Vor-/Nachlauf zum See- oder Lufttransport (Transportkette)

Der Vermerk im Beförderungspapier / Frachtbrief legt dar, dass eine erlaubte Abweichung von den Vorschriften von ADR/RID erfolgt. Allerdings hat die Bedeutung dieses Vermerks abgenommen, weil die Abweichungen durch die Harmonisierung zurückgegangen sind.

Bei der Übersetzung des IMDG-Codes wurden noch zahlreiche Abweichungen in den Verpackungsvorschriften festgestellt. Daher soll der Vermerk zunächst erhalten bleiben, bis die Abweichungen ausgeräumt sind. Verbleibende Restabweichungen könnten später in ADR/RID aufgeführt und auf den Vermerk verzichtet werden.

Bis dahin wird die Diskussion dieses Punkt nicht fortgeführt.

32. Umverpackung

In der 13. Ausgabe der UN-Modellvorschriften ist nur die Kennzeichnung der Umverpackung vorgesehen. Den Eintrag im Beförderungsdokument fordert nur noch der Luftverkehr. Das ICAO-Dangerous Goods Panel wird daher gebeten, diese Vorschrift zu überdenken.

33. Notfallinformationen

Die unterschiedlichen Situationen bei den Verkehrsträgern sind bekannt, werden aber als nicht sehr störend empfunden. Harmonisierungsbestrebungen sollen auf UN-Ebene erfolgen.

34. Verwendung von im Seeverkehr zugelassenen Tanks

Bezüglich der Notwendigkeit dieses Eintrags und der künftigen Beibehaltung ist die Meinung unterschiedlich. Eine Tischumfrage ergibt, dass eine Mehrheit der Staatenvertreter (5 +, 0 -, 3 ~) die Streichung des Absatzes 5.4.1.1.8 befürworten würde.

35. Kombiverkehr

Die Arbeitsgruppe ist der Auffassung, dass - mit Blick auf den hohen Ausbildungsstandard - der Absatz 5.4.1.1.9 ohne nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit gestrichen werden kann.

36. Hinzufügung „fest/flüssig, Gemisch/Lösung, geschmolzen, stabilisiert“

Keine Probleme

37. Dem FIATA-Arbeitspapier folgend wurden anschließend die Besonderheiten der einzelnen Klassen - zunächst der Klasse 1 - abgearbeitet.

38. Netto-Explosivstoffmasse

Im Luftverkehr wird die Angabe der Netto-Explosivstoffmasse vorgeschrieben. Das ICAO-Dangerous Goods Panel wird um Klärung gebeten, ob eine Harmonisierung mit UN vorgenommen werden kann.

Für ADR und RID gibt es unterschiedliche Vorschriften, wobei diese vermutlich auf einen seinerzeitigen norwegischen Antrag zurückgehen. FIATA wird gebeten, dem nachzugehen und in der nächsten Sitzung über die Hintergründe zu berichten.

39. Zusätzliche Angabe des Handelsnamens

Keine Probleme.

40. Zulassung für n.a.g.-Eintragungen oder Proben, Anwendung der Verpackungsanweisung P101

Die intensive Diskussion machte die vielfältigen Handhabungsprobleme und Sichtweisen deutlich. Die Industrie wünscht sich eine einfache Handhabung, auch mit Blick auf „elektronische“ Beförderungsdokumente. Aus Behördensicht muss die Sicherheit gewährleistet sein, wozu auch ggf. in der Beförderungszulassung enthaltene Beförderungsbedingungen gehören. Zudem können die unterschiedlichen Rechtsbereiche (Beförderung und Handhabung) ggf. zur Notwendigkeit führen, eine Kopie der Genehmigung mitzuführen.

Als Ergebnis der Diskussion ist festzuhalten, dass vor einer abschließenden Entscheidung untersucht werden muss, ob eine Kopie der Genehmigung wirklich für die Durchführung der Beförderung erforderlich ist und wie die Vorschriften des Absatzes 2.2.1.1.3 in der Praxis angewandt werden.

41. Schutzbehälter

Die Arbeitsgruppe diskutiert verschiedene Ansätze, die die unterschiedlichen Lösungsvarianten der Schutzbehälter (Festeinbau, bewegliche Behälter) berücksichtigen. FIATA sagte zu, das Thema mit entsprechenden Fachleuten, u. a. Herrn Johansen (N) zu diskutieren und zur nächsten Arbeitsgruppensitzung einen Vorschlag vorzulegen.

42. Feuerwerkskörper

Auf UN-Ebene sind Überlegungen erforderlich, die Klassifizierung zielgerichteter durchzuführen. Bei gesteigerter Qualität der Klassifizierung könnte über einen Wegfall dieser Vorschrift nachgedacht werden. Bis dahin wird kein politischer Wille hierfür bestehen.

43. Aus Zeitgründen musste die Sitzung nach diesem Punkt beendet werden. Als nächster Termin wurde der 22. und 23.09.2003 in Frankfurt (Main) vereinbart. Organisatorische Informationen zum nächsten Termin werden von Deutschland vorgelegt.

44. Dieser Bericht wird der nächsten Gemeinsamen Tagung vorgelegt. Bemerkungen und Hinweise zum bisher erreichten Arbeitsstand sind willkommen.

45. FIATA übernimmt es, die offenen Aufgaben abzuarbeiten und für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.