



**INF. 5**

6. Januar 2016

Original: Deutsch

## **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 14. bis 18. März 2016)

### **Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen**

### **Ergebnisse der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Zagreb, 23. bis 27. November 2015)**

## **Mitteilung des Sekretariats der OTIF**

1. Bei der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Zagreb, 23. bis 27. November 2015) wurden verschiedene Probleme behandelt, die auch die Vorschriften des ADR und des ADN betreffen können. Das Sekretariat wurde gebeten, diese Fragen der nächsten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorzulegen.
2. Die entsprechenden Absätze des vorläufigen Berichts ([OTIF/RID/CE/GTP/2015-A]) sind nachstehend wiedergegeben.

### **Von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2014 und 2015 und von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2014 angenommene konsolidierte Texte**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 (Sekretariat)

4. In einem ersten Schritt wird das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2015/12 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2014 und 2015 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2014 angenommenen Texten verabschiedet.

5. Dabei wird auf Vorschlag des Sekretariats der Wortlaut des Absatzes 1.4.2.2.1 f) an den für das ADR angenommenen Text angepasst. In Absatz 2.2.9.1.14 wird die neue Zeile vor der Bemerkung mit dem Ausdruck "Fahrzeuge" ergänzt. Da diese letztgenannte Änderung auch das ADR betreffen könnte, wird das Sekretariat gebeten, die Gemeinsame Tagung über diese Änderung in Kenntnis zu setzen.

**2.2.9.1.14** Die erste Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"In der Aufzählung vor der Bem. nach "elektrische Doppelschicht-Kondensatoren (mit einer Energiespeicherkapazität von mehr als 0,3 Wh)" eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Fahrzeuge, Verbrennungsmotoren und Verbrennungsmaschinen."

Von der 99. Tagung der WP.15 (Genf, 9. bis 13. November 2015) angenommene Texte

*Informelle Dokumente:* INF.3 (Sekretariat)  
INF.12 (Spanien/Vereinigtes Königreich)

8. Einige Delegierte sehen eine Unlogik im Text des Abschnitts 5.4.2, weil auf der einen Seite von "Container-/Fahrzeugpackzertifikat" die Rede ist, andererseits aber nur Anforderungen in Bezug auf Container formuliert werden.
9. Vom Vertreter des Vereinigten Königreichs wird daran erinnert, dass zu dem Zeitpunkt, als Vorschriften für das Packzertifikat in das RID/ADR übernommen wurden, explizit keine weitergehenden Anforderungen für Wagen und Fahrzeuge beschlossen worden seien. Gründe dafür seien gewesen, dass im RID/ADR in der Regel nicht die Vorschriften eines anderen Verkehrsträgers abgebildet würden und dass im Falle der Wagen und Fahrzeuge bis zur Ankunft am Hafen noch Zuladungen erfolgen könnten, so dass nur der letzte Belader in der Lage sei, ein Packzertifikat auszustellen.
10. Das von Spanien und dem Vereinigten Königreich vorbereitete informelle Dokument INF.12 wird von der Arbeitsgruppe grundsätzlich angenommen, wobei jedoch die geänderten Texte mit Ausnahme der Bemerkung, die nur das RID betrifft, vorläufig in eckige Klammern gesetzt werden, um zunächst eine Bestätigung der Gemeinsamen Tagung einzuholen.

*Nachstehend wird der vollständige Abschnitt 5.4.2 wiedergegeben (geänderte bzw. neu eingefügte Texte sind unterstrichen dargestellt, Textvorschläge der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses sind in eckigen Klammern enthalten):*

#### **5.4.2 [Container-/Fahrzeugpackzertifikat]**

Wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in Containern eine Seebeförderung folgt, ist dem Beförderungspapier ein Container-/Fahrzeugpack-zertifikat nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes<sup>11)12)</sup> beizugeben. [Wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in Fahrzeugen eine Seebeförderung folgt, darf dem Beförderungspapier ein Container-/Fahrzeugpackzertifikat nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes<sup>11)12)</sup> beigegeben werden.]

Die Aufgaben des gemäß Abschnitt 5.4.1 vorgeschriebenen Beförderungspapiers und des oben genannten Container-/Fahrzeugpackzertifikats können durch ein einziges Dokument erfüllt werden; andernfalls müssen diese Dokumente miteinander verbunden sein. Werden die Aufgaben dieser Dokumente durch ein einziges Dokument erfüllt, genügt die Aufnahme einer Erklärung im Beförderungspapier, dass die Beladung des Containers [oder des Fahrzeugs] in Übereinstimmung mit den für die jeweiligen Verkehrsträger anwendbaren Vorschriften durch-

geführt wurde, sowie die Angabe der für das Container-/Fahrzeugpackzertifikat verantwortlichen Person.

- Bem.** 1. Für ortsbewegliche Tanks, Tankcontainer und MEGC ist das Container-/Fahrzeugpackzertifikat nicht erforderlich.
2. Für Zwecke dieses Abschnitts schließt der Begriff «Fahrzeuge» Wagen ein.

#### 5.4.2 **[Container/vehicle packing certificate]**

If the carriage of dangerous goods in a container precedes a voyage by sea, a container/vehicle packing certificate conforming to section 5.4.2 of the IMDG Code<sup>11</sup> shall be provided with the transport document<sup>12</sup>. [If the carriage of dangerous goods in a vehicle precedes a voyage by sea, a container/vehicle packing certificate conforming to section 5.4.2 of the IMDG Code<sup>11</sup> may be provided with the transport document<sup>12</sup>.]

The functions of the transport document required under 5.4.1 and of the container/vehicle packing certificate as provided above may be incorporated into a single document; if not, these documents shall be attached one to the other. If these functions are incorporated into a single document, the inclusion in the transport document of a statement that the loading of the container [or vehicle] has been carried out in accordance with the applicable modal regulations together with the identification of the person responsible for the container/vehicle packing certificate shall be sufficient.

**NOTE 1:** The container/vehicle packing certificate is not required for portable tanks, tank-containers and MEGCs.

2: For the purposes of this section the term "vehicle" includes wagon.

#### Weitere Kommentare

*Informelles Dokument:* INF.2 (Vereinigtes Königreich)

11. Die vom Vertreter des Vereinigten Königreichs im informellen Dokument INF.2 vorgelegten Änderungswünsche werden mit Ausnahme der Vorschläge in den Absätzen 2 und 6 angenommen.
12. Zum Vorschlag in Absatz 2 wird bemerkt, dass die Notwendigkeit einer Beförderung von Fahrzeugen, die erwärmte Stoffe für Zwecke der Straßenmarkierung enthalten, auf Eisenbahnfahrzeugen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann und dass die Zuordnung der Sondervorschrift 668 zur UN-Nummer 3257 auch für das RID aufrecht erhalten werden sollte.
13. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird gebeten, seinen in Absatz 6 enthaltenen Vorschlag der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten, da er auch das ADR betrifft.

*Ergänzung des Sekretariats:*

*Aus Gründen der Vereinfachung wird der in Absatz 6 des informellen Dokuments INF.2 enthaltene Antrag des Vereinigten Königreichs an dieser Stelle wiedergegeben:*

## 6. Seite 34

*Da für diese neuen Eintragungen der UN-Nummern 0015, 0016 und 0303 auch der Gefahrzettel nach Muster 6.1 vorgeschrieben ist, ist die Frage aufgetaucht, ob nicht auch die Aufnahme der Sondervorschrift "CW 28" in Spalte (18) erforderlich ist, wie dies bei den anderen Eintragungen der Klasse 1 der Fall ist, für die der Gefahrzettel nach Muster 6.1 vorgeschrieben ist. Dies gilt auch für die Sondervorschrift CV 28 des ADR.*

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 (UIP)

*Informelle Dokumente:* INF.14 (ERA)  
INF.15 (UIP)

30. Auf der Grundlage der bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe geführten Diskussion (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-B Absätze 9 bis 11) legt der Vertreter der UIP seinen Antrag 2015/2 vor, in dem er eine Aufteilung der Pflichten zwischen dem Betreiber eines Kesselwagens und der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) vorschlägt.
31. Der Vertreter der ERA erklärt, dass der Antrag der UIP in seiner vorgelegten Fassung in diesem Biennium nicht angenommen werden könne, da er der ECM-Verordnung widerspräche.
32. Diejenigen Staatenvertreter, die sich zu dieser Frage äußern, unterstützen die von der ERA im informellen Dokument INF.14 vorgeschlagene Pflichtenaufteilung. Das informelle Dokument INF.14 wird daraufhin mit einigen redaktionellen Änderungen angenommen. Darüber hinaus werden die Vorschläge der UIP zur Begriffsbestimmung von ECM im Abschnitt 1.2.1, zur Aufnahme eines neuen Absatzes 1.4.2.2.7 unter den Pflichten des Beförderers und zur Änderung des Absatzes 4.3.2.1.7 angenommen.
33. Der Gemeinsamen Tagung wird empfohlen, im zweiten Unterabsatz des Absatzes 4.3.2.1.7 auch für Tankfahrzeuge und Tankcontainer das Wort "unverzüglich" einzufügen ("Bei einem Wechsel des Eigentümers oder Betreibers während der Lebensdauer des Tanks ist die Tankakte unverzüglich an den neuen Eigentümer oder Betreiber zu übergeben."), um zu verdeutlichen, dass die Übergabe der Tankakte nicht zu einem beliebigen Zeitpunkt erfolgen kann.

Prüfung der Kennzeichnung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gemäß Kapitel 3.4 durch den Beförderer

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2015/9 (UIC)

*Informelles Dokument:* INF.5 (Schweden)

48. Der Vertreter der UIC weist in seinem Dokument 2015/9 darauf hin, dass die Anbringung der vorgeschriebenen Großzettel (Placards) und Kennzeichen an Wagen und Container vom Beförderer auf der Grundlage des Beförderungspapiers überprüft werde. Diese Prüfung sei bei Beförderungen in begrenzten Mengen nach Kapitel 3.4 nicht möglich, da das RID für diese Art der Beförderung keine Dokumentationsvorschriften enthalte. Er schlägt daher wie im Falle der freigestellten Mengen als Mindestangaben im Beförderungspapier das Vorhandensein gefährlicher Güter in begrenzten Mengen und die Bruttogesamtmasse vor.
49. In seinem informellen Dokument INF.5 illustriert der Vertreter Schwedens, wie Wagen mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen in Abhängigkeit von der Bruttogesamtmasse und in Abhängigkeit davon, ob sich andere gefährliche Güter in nicht begrenzten Mengen in den Wagen befinden, gekennzeichnet sein können.

50. Mehrere Delegationen äußern den Wunsch, den Antrag der UIC in der Gemeinsamen Tagung zu behandeln. Einige Delegationen sehen jedoch wenig Erfolg in einer Behandlung durch die Gemeinsame Tagung, da die Verhältnisse im Straßenverkehr nicht vergleichbar seien. Im Gegensatz zum RID gebe es keine Informationspflicht gegenüber dem Betreiber der Infrastruktur und die Sendung werde durch den Fahrzeugführer begleitet, der einen Überblick über seine Ladung habe. Sie schlagen vor, dass in diesem Bereich eine Harmonisierung der Vorschriften des RID mit denen des IMDG-Codes sinnvoller sei.
51. Der Vorsitzende erklärt, dass eine Lösung auf Ebene der Gemeinsamen Tagung darin bestehen könnte, die in Abschnitt 3.4.12 bereits geforderte Information des Beförderers über die Bruttomasse der gefährlichen Güter in begrenzten Mengen wie in Kapitel 3.5 zu standardisieren, um elektronische Verfahren zu erleichtern. Wie in Abschnitt 3.5.6 sollte aber ein Beförderungspapier nach Kapitel 5.4 nicht zwingend vorgeschrieben werden.
52. Der Vertreter der UIC kündigt an, dass er die Meinung der Eisenbahnunternehmen über die weitere Vorgehensweise einholen und gegebenenfalls ein neues Dokument für die Gemeinsame Tagung im März 2016 vorbereiten werde, in dem die Bemerkungen der Delegationen berücksichtigt werden.

Absatz 5.4.1.2.2 – Zusätzliche Dokumentationsvorschriften für die Klasse 2

67. Das Sekretariat macht die Arbeitsgruppe auf einen Unterschied zwischen den Vorschriften des Absatzes 5.4.1.2.2 in der Anlage 2 zum SMGS und im RID aufmerksam. Eine zusätzliche Bestimmung in der Anlage 2 zum SMGS fordert bei der Beförderung von leeren Kesselwagen, die verflüssigte Gase bestimmter Klassifizierungscodes enthalten haben, im Beförderungspapier die Angabe des Restdrucks im Tank nach dem Entladen.
68. Der Vertreter der Russischen Föderation erklärt, dass diese zusätzliche Angabe von den Behörden in den SMGS-Vertragsstaaten verlangt werde, um unter anderem einen inneren Unterdruck im Tank zu verhindern, wie dies bereits mehrmals in Sibirien aufgetreten sei.
69. Der Vorsitzende erinnert daran, dass in der Vergangenheit Zwischenfälle mit Verformungen von Tanks infolge eines inneren Unterdrucks zur Aufnahme der Absätze 4.3.3.3.4 und 6.8.2.1.7 ins Regelwerk geführt hätten, die Maßnahmen zur Verhinderung der Entstehung eines inneren Unterdrucks enthielten.
70. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur weiteren Untersuchung vorgelegt werden sollte.