

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 81-03/501.2006

20. Januar 2006

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 42. Tagung des RID-Fachausschusses
(Madrid, 21. bis 25. November 2005)**

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.

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze
Genehmigung der Tagesordnung	1
Bestellung des Büros	2
Anwesenheit und Quorum	3
Harmonisierung mit der 14. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Genehmigung der in den Jahren 2004 und 2005 von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Änderungen	4 – 21
Sonstige Anträge	22 – 62
Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	63 – 87
Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"	88 – 93
Anpassung der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses	95 – 102
Beendigung der Tagung	103 – 106

Anlage 1: Angenommene Texte	Dokument A 81-03/501.2006/Add.1
Anlage 2: Allgemeiner Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter	Dokument A 81-03/501.2006/Add.2
Anlage 3: Neue Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses	Dokument A 81-03/501.2006/Add.3
Anlage 4: Teilnehmerliste	Dokument A 81-03/501.2006/Add.4

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

1. Die in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und der Anwesenheit verschiedener Experten abgeänderte Tagesordnung wird angenommen.

TOP 2: BESTELLUNG DES BÜROS

2. Herr Helmut Rein (Deutschland) wird als Vorsitzender wieder gewählt. Frau Caroline Bailleux (Belgien) wird auf Vorschlag Deutschlands zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM

3. Da 17 der 42 Mitgliedstaaten vertreten sind, ist das Quorum (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig.

TOP 4: HARMONISIERUNG MIT DER 14. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER SOWIE GENEHMIGUNG DER IN DEN JAHREN 2004 UND 2005 VON DER GEMEINSAMEN TAGUNG ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN

Dokument: OCTI/RID/CE/42/4a) (Sekretariat)
OCTI/RID/CE/42/4d) (EIGA)
OCTI/RID/CE/42/4e) (Sekretariat)
OCTI/RID/CE/42/4f) (CIT)
OCTI/RID/CE/42/4g) (Belgien)

Informelles Dokument: INF.4b) (Sekretariat)
INF.4a) (Sekretariat der UNECE)

4. Die Dokumente OCTI/RID/CE/42/4d), .../4e) und .../4g) sowie das informelle Dokument INF.4a) wurden von den jeweiligen Autoren auch der 79. Tagung der WP.15 (Genf, 7. bis 11. November 2005) unterbreitet. Die Entscheidungen der WP.15 zu diesen Dokumenten und weitere von der WP.15 verabschiedete Änderungen und Ergänzungen zum Grunddokument OCTI/RID/CE/42/4a), die im informellen Dokument INF.4b) wiedergegeben sind, werden vom RID-Fachausschuss mit folgenden Ausnahmen angenommen (siehe Anlage 1):
 - a) Absatz 5.4.1.1.6.2.3 bleibt im RID offen, da die Verwendung des Beförderungspapiers des Lastlaufs für den Leerlauf zu großen Problemen im Eisenbahnverkehr führen würde (siehe Dokument OCTI/RID/CE/42/4f)). Der Vertreter Österreichs räumt als Autor des neu gestalteten Absatzes 5.4.1.1.6 ein, dass er bei der Formulierung des Textes die Problematik der physischen Verwendung des ursprünglichen Beförderungsdokumentes im Eisenbahnverkehr erkannt habe, sein Ziel aber darin bestanden habe, dass Informationen, die für den Lastlauf bereits zur Verfügung standen, für die Rücksendung des ungereinigten leeren Umschließungsmittels nicht unterdrückt werden müssen.
 - b) Absätze 5.4.1.2.1 d) und 5.4.1.2.3.3: Wie in Absatz 5.4.1.2.1 c) RID wird im RID neben der Verwendung der deutschen, englischen und französischen Sprache auch die Verwendung der italienischen Sprache zugelassen. Ein Verweis auf mögliche Abweichungen im Rahmen internationaler Tarife der Eisenbahnen, wie er in Absatz 5.4.1.2.1 c) RID besteht, wird abgelehnt (siehe auch Dokument OCTI/RID/CE/42/5m); Absätze 29 bis 32 dieses Berichts).

- c) Absatz 6.8.2.3.1: Wie im Absatz 6.8.2.5.2 wird vor "Sondervorschriften" eingefügt "alphanumerischen Codes der". Die WP.15 wird gebeten, diese redaktionelle Klarstellung nachzuvollziehen. Eine vom Vertreter der UIP geforderte Übergangsvorschrift wird vom RID-Fachausschuss als nicht notwendig erachtet, da für diejenigen Staaten, die bisher schon eine stoffbezogene Kennzeichnung vorgenommen haben, keine Änderung eingetreten ist und eine in anderen Staaten praktizierte Kennzeichnung nach den Angaben in Spalte 13 der Tabelle A nach den neuen Vorschriften eine Überkennzeichnung darstellt, die unproblematisch ist.

UN 1203 Benzin

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5o) (Vereinigtes Königreich)

5. Das Vereinigte Königreich schlägt in seinem Dokument vor, die Anwendung der Sondervorschrift 534 auf die Beförderung von UN 1203 Benzin in Großpackmitteln (IBC) auszuschließen. Dieser Antrag wird vom RID-Fachausschuss in der von der WP.15 geänderten Fassung (siehe informelles Dokument INF.4b)) angenommen (siehe Anlage 1).
6. Während der Vertreter Frankreichs darauf hinweist, dass die Sondervorschrift 534 über die Zuordnung eines fiktiven Dampfdrucks zu unterdimensionierten Tanks führt und deshalb ganz gestrichen werden sollte, erinnert der Vertreter der Schweiz daran, dass bei der Beförderung von Benzin die unterschiedlichen Eigenschaften im Sommer und im Winter berücksichtigt werden müssen.
7. Die Vertreterin des Vereinigten Königreichs erklärt, dass sie gemeinsam mit dem Vertreter Frankreichs für **eine der nächsten Gemeinsamen Tagungen** einen Antrag zu dieser Problematik unterbreiten werde.

Absatz 4.1.3.6.7 (Kontrolle von Druckgefäßen für flüssige und feste Stoffe)

8. Das Sekretariat weist darauf hin, dass im letzten Satz dieses Absatzes wie im ersten Satz statt "Absender" der Begriff "Verpacker" verwendet werden sollte, da es sich bei der Prüfung der Dichtheit der Verschlüsse und der Ausrüstung von Druckgefäßen nach der Pflichtenzuteilung in Kapitel 1.4 eher um eine Verpackerpflicht handelt.
9. Während einige Delegierte diesen Antrag unterstützen, ziehen andere Delegierte eine passive Formulierung vor, um den aus den UN-Empfehlungen übernommenen Text möglichst wenig abzuändern. Da nicht abgesehen werden kann, ob die WP.15 diese Änderung nachvollzieht, bleibt der Text unverändert. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, die Pflichtenzuteilung in Absatz 4.1.3.6.7 sowie in Unterabschnitt 4.1.6.5 des bestehenden Textes zu überprüfen.
10. Der Vertreter Österreichs wird dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag unterbreiten, in den UN-Empfehlungen allgemein auf die Zuweisung konkreter Pflichten zu verzichten und diese den verkehrsträgerspezifischen Vorschriften zu überlassen.

Absatz 5.3.2.2.1 (Auslegung der orangefarbenen Tafeln)

11. Der Vertreter der UIC bestätigt, dass seitens der Bahnen keine sicherheitstechnischen Bedenken mehr gegen die Verwendung rückstrahlender Tafeln bestehen. Dennoch beschließt der RID-Fachausschuss, im Eisenbahnverkehr weiterhin sowohl nicht rückstrahlende als auch rückstrahlende orangefarbene Kennzeichnungen zuzulassen.
12. Eine indikative Abstimmung im Rahmen der Gemeinsamen Tagung hatte ergeben, dass neun Staaten einer Streichung der Möglichkeit der Verwendung von Selbstklebefolien an Kesselwagen zustimmen würden; sieben Staaten stimmten für die Beibehaltung dieser Option (siehe Bericht OCTI/RID/GT-III/2005-B – TRANS/WP.15/AC.1/100 Absatz 70).

13. Bei der Erörterung dieser Frage im RID-Fachausschuss werden von den Delegierten nur Argumente für die Beibehaltung der Möglichkeit der Verwendung von Selbstklebefolien vorgebracht:
- Da für Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks die Verwendung der Selbstklebefolie nicht in Frage gestellt wurde, erscheint eine Diskriminierung der Kesselwagen als nicht gerechtfertigt.
 - Die auf den orangefarbenen Kennzeichnungen vorhandenen Informationen können im Eisenbahnverkehr auch anderweitig abgefragt werden (siehe dazu Dokument OCTI/RID/CE/42/6a); Absätze 80 bis 84 dieses Berichts).
 - Nicht alle gefährlichen Güter sind entzündbar, so dass die orangefarbene Kennzeichnung nicht in jedem Fall zerstört wird.
 - Wird während der Beförderung eine fehlende Tafel festgestellt, kann mit Selbstklebefolien eine schnelle und relativ kostengünstige Nachkennzeichnung erfolgen.
14. Der RID-Fachausschuss nimmt mit 11 Ja-Stimmen und einer Nein-Stimme die Beibehaltung der alternativen Verwendung von Selbstklebefolien an. Da die Verwendung der Selbstklebefolie im Eisenbahnverkehr bisher für alle Beförderungsmittel zugelassen war, wird der Text entsprechend angepasst (siehe Anlage 1).

Abschnitt 6.2.2 (Verweis auf Druckgefäß-Normen)

15. Bezüglich der in Abschnitt 6.2.2 in eckigen Klammern aufgeführten Normen erteilt der RID-Fachausschuss dem Sekretariat das Mandat, diejenigen Normen aus den Notifizierungstexten zu streichen, die bis zur nächsten Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 12. Mai 2006) nicht veröffentlicht sind. Durch diese Verfahrensweise wird sichergestellt, dass im RID und im ADR auf dieselben Normen verwiesen wird.

Absatz 6.2.4.3.2.2.3 (Alternative Methoden für die Prüfung von Druckgaspackungen)

16. Obwohl der Befüller im RID/ADR nur derjenige ist, der gefährliche Güter in Tanks oder gefährliche Güter in loser Schüttung einfüllt, lehnt es der RID-Fachausschuss ab, in Absatz 6.2.4.3.2.2.3 den Begriff "Befüller" durch "Verpacker" oder durch "Befüller der Druckgaspackung" zu ersetzen. Auch dieses Problem soll der Gemeinsamen Tagung zur Kenntnis gebracht werden (siehe auch Absätze 8 bis 10).

Absatz 6.8.2.2.3 (Luftdicht verschlossene Tanks)

Dokument: OCTI/RID/CE/42/4c) (Deutschland)

17. Der Antrag Deutschlands, im Text des Absatzes 6.8.2.2.3 RID wegen der alternativen Verwendung von Vakuumventilen und zwangsbetätigten Belüftungsventilen eine Klarstellung herbeizuführen, wird angenommen. Auf **eine Bemerkung** der Vertreterin Belgiens werden wie in der bisherigen Sondervorschrift TE 15 bei luftdicht verschlossenen Tanks nur zwangsbetätigte federbelastete Ventile ausgeschlossen (siehe Anlage 1).

Absatz 6.8.2.5.2 (Angabe der nächsten Prüfung auf Kesselwagen)

Dokument: OCTI/RID/CE/42/4b) (Belgien)

18. Die Vertreterin Belgiens schlägt in ihrem Dokument vor, die für den Absatz 6.8.2.5.1 getroffene Entscheidung (Unterscheidung bei der Angabe des Datums für die zuletzt durchgeführte Prüfung zwischen "P" und "L") auch auf den Absatz 6.8.2.5.2 (Kennzeichnung der Tanks

von Kesselwagen mit der nächsten Prüfung) zu übertragen, um die Arbeit der Werkstätten durch eine Vorplanung der durchzuführenden Arbeiten zu erleichtern.

19. Der Antrag wird von mehreren Delegierten nicht unterstützt, da die Angaben auch aus dem Tankschild gemäß Absatz 6.8.2.5.1 und zudem aus der Tankakte entnommen werden können. Darüber hinaus wird die Befürchtung geäußert, dass diese zusätzliche Angabe zu Unsicherheiten führen würde, da neben der wiederkehrenden Prüfung und der Dichtheitsprüfung auch weitere Prüfungen möglich sind (z.B. außerordentliche Prüfung, innere Prüfung, Beschichtungsprüfung). Zudem wäre es zweckmäßiger, den Antrag der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vorzulegen, um eine Prüfung für alle Tanks zu ermöglichen.
20. Die Vertreterin Belgiens zieht daraufhin ihren Antrag zurück.

Schlussabstimmung zu TOP 4

21. In einer Schlussabstimmung stimmen 16 Staaten den im Dokument OCTI/RID/CE/42/4a) enthaltenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007 mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2007 einschließlich der oben aufgeführten Änderungen und Ergänzungen zu.

TOP 5: SONSTIGE ANTRÄGE

Frachtbrief

Im Frachtbrief zu verwendende Sprachen

Dokumente: OCTI/RID/CE/42/5a) (Belgien)
 OCTI/RID/CE/42/5k) (CIT)

22. In der RID-Ausgabe 2005 wurde die Verwendung der englischen Sprache im Frachtbrief zugelassen. Darüber hinaus wurde der Verweis auf die im Versandbahnhof geltenden Tarife gestrichen. Da nach diesen Änderungen die Verwendung der niederländischen Sprache bei Verkehren zwischen Belgien und den Niederlanden nicht mehr möglich war, hatte Belgien die multilaterale Sondervereinbarung RID 3/2005 initiiert, um für diese Verkehre weiterhin die niederländische Sprache verwenden zu können. Mit ihrem Antrag schlägt die Vertreterin Belgiens vor, in Absatz 5.4.1.4.1 die Möglichkeit vorzusehen, dass durch im Versandbahnhof geltende Tarife oder durch Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung berührten Staaten von der allgemeinen Sprachenregelung abgewichen werden kann.
23. Der RID-Fachausschuss beschließt, nur den von der Beförderung berührten Staaten das Recht zuzugestehen, eine abweichende Sprachenregelung zu treffen, und lehnt den von Belgien vorgeschlagenen zusätzlichen Verweis auf die Tarife des Versandbahnhofs und den vom CIT im Dokument OCTI/RID/CE/42/5k) vorgeschlagenen Verweis auf die Vereinbarungen der Beteiligten des Beförderungsvertrages ab (siehe Anlage 1). **Die zwischen den Staaten vereinbarten Abweichungen zur Sprachenregelung gelten dabei nicht als zeitweilige Abweichungen im Sinne des Abschnitts 1.5.1.**

Ersetzen des Begriffes Frachtbrief

Dokument: OCTI/RID/CE/52/5b) (CIT)

24. Neben dem CIM-Frachtbrief ist nach dem neuen Anhang D des COTIF 1999 (CUV – Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr) für die Beförderung von leeren Wagen die Verwendung eines CUV-Wagenbriefes zugelassen. Das CIT schlägt in seinem vom Vertreter Österreichs übernommenen Dokument daher vor, im RID 2007 nur noch von Beförderungspapier zu sprechen

und in einer Bem. zu Abschnitt 5.4.1 darauf hinzuweisen, dass das Beförderungspapier entweder ein CIM-Frachtbrief oder einer CUV-Wagenbrief sein kann.

25. Der Antrag wird angenommen, wobei jedoch die Erläuterung des Begriffes Frachtbrief auf Anregung des Sekretariats in die Begriffsbestimmungen des Abschnittes 1.2.1 übernommen wird (siehe Anlage 1).

Hand- und Reisegepäck

Dokument: OCTI/RID/CE/52/5n) (CIT)

26. In seinem Dokument schlägt der Vertreter des CIT einen Wortvorschlag für das Kapitel 7.7 (Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck) vor, das in Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 anzupassen ist.
27. Dieser Antrag wird im Grundsatz angenommen, wobei jedoch der Rückverweis auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) und den Anhang C (RID) zum COTIF, die auf die Regelungen des RID Bezug nehmen, und der Hinweis auf weitergehende Einschränkungen auf der Grundlage privatrechtlicher Beförderungsbedingungen nur als Bemerkungen aufgenommen werden. Darüber hinaus wird die Beförderung gefährlicher Güter als Hand- oder Reisegepäck nur zugelassen, wenn die Freistellungsvorschriften des Unterabschnittes 1.1.3.1 a) oder b), 1.1.3.2 b), d) oder f) oder 1.1.3.3 anwendbar sind (siehe Anlage 1). Der vorgeschlagene Verweis auf Unterabschnitt 1.1.3.4 wird fallen gelassen, da der RID-Fachausschuss der Meinung ist, dass diese Freistellungen bereits durch den Verweis auf Unterabschnitt 1.1.3.1 a) ausreichend erfasst sind.
28. Bezüglich des Merkblattes für die Beförderung von gefährlichen Gütern als Hand- und Reisegepäck sowie in und auf Fahrzeugen spricht sich der RID-Fachausschuss für die zweite Variante aus, die vom CIT auf der Grundlage des für das Kapitel 7.7 angenommenen Textes überarbeitet werden sollte. Der RID-Fachausschuss regt an, statt "Merkblatt" den Ausdruck "Publikation" zu verwenden, da es sich in den meisten Fällen um einen Aushang handeln dürfte. Der Vertreter des CIT wird darüber hinaus gebeten, zusammen mit einem Staatenvertreter einen analogen Antrag (Privatfahrzeuge und Verkehr mit Reisebussen) für die WP.15 vorzubereiten.

Verweise auf Eisenbahnen

Streichen von Verweisen auf Tarife der Eisenbahnen

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5m) (Sekretariat)

29. Da mit Inkrafttreten des COTIF 1999 die Tarifpflicht entfällt, ist an verschiedenen Stellen des RID der Verweis auf internationale Tarife zu streichen. Das Sekretariat schlägt in seinem Dokument vor, entweder nur noch auf Vereinbarungen der Staaten Bezug zu nehmen oder darüber hinaus abweichende Vereinbarungen zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages zuzulassen.
30. Die große Mehrheit der Delegierten spricht sich für die restriktivere Option 1 aus, da die Angaben auch für Kontrollzwecke erforderlich sind und eine abweichende Sprachenregelung insbesondere wegen der immer zahlreicher werdenden Eisenbahnbeförderungsunternehmen deshalb nicht allein durch Vereinbarungen zwischen den Beteiligten des Beförderungsvertrages getroffen werden sollte.
31. Der Vertreter des CIT weist darauf hin, dass die Staaten unter der CIM 1980 nie in die Gestaltung der Tarife und damit nicht in die Wahl der Sprache eingegriffen haben, und plädiert deshalb für die Option 2, die dem CIT-Handbuch CIM-Frachtbrief entspricht.

32. Der RID-Fachausschuss nimmt die Option 1 mit 12 Ja-Stimmen und einer Nein-Stimme an (siehe Anlage 1).

Anpassung verschiedener Vorschriften in Kapitel 6.8 an die europäischen Richtlinien für die Eisenbahninteroperabilität

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5e) (Belgien)

33. Belgien schlägt in diesem Dokument vor, in Absatz 6.8.2.1.2 nicht mehr auf die "zuständigen Stellen der Eisenbahnen" sondern auf die "zuständige Behörde" zu verweisen, um eine Konformität mit den europäischen Richtlinien für die Eisenbahninteroperabilität herzustellen.
34. Diese Änderung wird vom RID-Fachausschuss ohne Diskussion angenommen (siehe Anlage 1). Der zweite Antrag betreffend die Aufnahme einer Fußnote in Unterabschnitt 6.8.2.6 wird wegen der zwischenzeitlich erfolgten Anpassung des Unterabschnittes 6.8.2.7 **vom Vertreter** Belgiens zurückgezogen.

Anpassung des Absatzes 5.3.1.3.2

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5g) (Belgien)

35. Belgien schlägt in diesem Dokument vor, in Absatz 5.3.1.3.2 a) nach den Vorgaben der europäischen Richtlinien "Eisenbahn" durch "Eisenbahnunternehmen" oder durch "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur" zu ersetzen oder auf die Möglichkeit "gegenteiliger Entscheidungen der Eisenbahnen" ganz zu verzichten.
36. Der RID-Fachausschuss nimmt die Option a (Verzicht auf die Möglichkeit gegenteiliger Entscheidungen der Eisenbahnen) an (siehe Anlage 1), da nach Auskunft des Vertreters der UIC von dieser Möglichkeit bisher kein Gebrauch gemacht wurde.

Sachverständige

Redaktionelle Klarstellung in Absatz 6.8.2.4.6

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5c) (UIP)

Informelle Dokumente: INF.5a) (Belgien)
INF.5b) (Schweiz)

37. Der Vertreter der UIP schlägt für die in die RID-Ausgabe 2005 neu aufgenommenen Anforderungen an Sachverständige eine Klarstellung vor, mit der das Ziel der gegenseitigen Anerkennung der Sachverständigen besser beschrieben wird.
38. Die Vertreterin Belgiens unterstützt im Grundsatz die Anregung der UIP, bevorzugt in ihrem informellen Dokument INF.5a) jedoch die Aufnahme eines zusätzlichen Absatzes aus der multilateralen Sondervereinbarung RID 4/2002, die damals von Deutschland für die vorzeitige Anwendung der Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.6 initiiert worden war.
39. Der Vertreter der Schweiz weist in seinem informellen Dokument INF.5b) darauf hin, dass der Formulierungsvorschlag der UIP die Interpretation zulasse, dass der Sachverständige von der zuständigen Behörde irgendeines COTIF-Mitgliedstaates anerkannt sein darf und damit nicht immer der Überwachung der zuständigen Behörde desjenigen Mitgliedstaates unterliegt, auf deren Hoheitsgebiet er Prüfungen durchführt. Nach seiner Ansicht widerspricht dies dem Territorialprinzip.

40. Auf Nachfrage des Vorsitzenden präzisiert der Vertreter der UIP, dass es ihm in seinem Antrag nicht darum gehe, eine Dienstleistungsfreiheit für Sachverständige einzuführen, und regt die Streichung der Worte "eines COTIF-Mitgliedstaates" in seinem Antrag an.
41. Über die Durchführung von Prüfungen durch Sachverständige außerhalb des Staates, in dem sie anerkannt sind, wird eine lange Debatte geführt. Während einige Delegierte für eine vollständige Dienstleistungsfreiheit sind, wie sie über die TPED-Richtlinie für den Bereich der Gastanks eingeräumt wird, verweisen andere Delegierte auf die staatliche Souveränität und auf die Problematik, dass die zuständige Behörde, welche die Anerkennung ausgesprochen hat, bei einem im Ausland tätigen Sachverständigen nicht mehr prüfen kann, ob dieser noch die Voraussetzungen für eine Anerkennung erfüllt. Andere Delegierte vertreten die Auffassung, dass eine Prüfung des Kesselwagens im Ausland durch einen dort anerkannten Sachverständigen nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Landes möglich ist, in dem der Eigentümer des Kesselwagens beheimatet ist. Weitere Delegierte sind der Ansicht, dass wichtiger als die Frage, wer Prüfungen wo durchführen darf, die Frage ist, wie harmonisierte Anforderungen an Sachverständige festgelegt werden können, um ein hohes Qualitätsniveau sicherzustellen.
42. Nach dieser Diskussion beschließt der RID-Fachausschuss, den derzeitigen Text nicht zu ändern. Der RID-Fachausschuss geht nach der heutigen Rechtslage von folgender Situation aus:
- Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf von einem in diesem Land anerkannten Sachverständigen geprüft werden.
 - Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem dort anerkannten Sachverständigen geprüft werden.
 - Nach heutigem Recht ist es jedoch nicht möglich, dass ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem in einem **dritten** Mitgliedstaat anerkannten Sachverständigen geprüft wird.

Der RID-Fachausschuss ist sich einig, dass die Diskussion zu c) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 in Bezug auf die grenzüberschreitende Tätigkeit der benannten Stellen, die auch Auswirkungen auf die Kapitel 6.7 und 6.8 haben werden, fortgeführt werden soll.

43. Der Vertreter der Tschechischen Republik legt einen Vorbehalt gegen diese Auslegung ein.

Erfahrungsaustausch zur Gewährleistung eines einheitlichen Prüfniveaus

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5d) (Deutschland)

44. In Absatz 6.8.2.4.6 über die gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen ist zur Gewährleistung eines einheitlichen Prüfniveaus ein jährlicher Erfahrungsaustausch vorgesehen. Im Rahmen der multilateralen Sondervereinbarung RID 4/2002 hatte Deutschland die Organisation eines solchen Erfahrungsaustausches übernommen, der zweimal wegen mangelnder Teilnahme abgesagt werden musste. Der Vertreter Deutschlands schlägt in seinem Dokument eine Textänderung zu Absatz 6.8.2.4.6 vor, um die Teilnahme zu verbessern.
45. Die Vertreterin Belgiens äußert die Befürchtung, dass der von Deutschland eingebrachte Textvorschlag nicht zu einer Verbesserung der Teilnahme führen wird, und **regt an**, die Teilnahme für anerkannte Sachverständige zwingend vorzuschreiben. Im Rahmen einer indikativen Abstimmung sprechen sich 7 Delegationen für die Festschreibung einer verpflichtenden Teilnahme der anerkannten Sachverständigen aus. Die Vertreterin Belgiens wird gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag unterbreiten. **Die Teilnahme am Erfahrungsaus-**

tausch sollte weiterhin auch den Sachverständigen der zuständigen Behörden offen stehen.

46. Der RID-Fachausschuss nimmt die von Deutschland vorgeschlagene Textänderung an (siehe Anlage 1). Der Vertreter Deutschlands wird zusammen mit dem Sekretariat einen Termin für den nächsten Erfahrungsaustausch festlegen.

Änderung des Verweise auf die Norm EN 45004

Dokument: OCTI/CE/42/5j) (Belgien)

47. Der Antrag Belgiens, in Absatz 6.8.2.4.6 den Verweis auf die Norm EN 45004 durch einen Verweis auf die Norm EN ISO/IEC 17020:2004 zu ersetzen, die gemäß Mitteilung der Europäischen Kommission wortgleich ist, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage 1).

Großzettel (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung an Tragwagen

Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen

Dokument: OCTI/CE/42/5h) (Belgien)

Informelles Dokument: INF.5e) (UIC)

48. Die Vertreterin Belgiens zieht den ersten Antrag ihres Dokument, der sich auf die Ausdehnung der Vorschrift des Absatzes 5.3.1.3.1 auf Kleincontainer bezieht, wegen der im Dokument aufgenommenen Bemerkung des Sekretariats zurück und wird der Gemeinsamen Tagung einen neuen Antrag unterbreiten. Der Vertreter der UIC weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei der letzten Gemeinsamen Tagung der Verweis auf das UIC-Merkblatt 590 betreffend Kleincontainer gestrichen worden sei, nachdem die UIC dieses Merkblatt mit der Begründung zurückgezogen hatte, dass Kleincontainer als Versandstücke gelten.
49. Der zweite Antrag zielt auf die Behebung eines praktischen Problems in Umschlagbahnhöfen ab und enthält einen Verzicht auf die Anbringung von Großzetteln (Placards) auf Tragwagen, wenn die Straßenfahrzeuge mit den Großzetteln (Placards) versehen sind, die den beförderten Versandstücken entsprechen. Nach dem ADR ist jedoch nur bei Straßenfahrzeugen mit Versandstücken mit Stoffen der Klassen 1 und 7 das Anbringen von Großzetteln (Placards) vorgeschrieben.
50. Die UIC regt in ihrem informellen Dokument INF.5e) an, den gesamten Absatz 5.3.1.3.2 zu vereinfachen und in allen Fällen auf das Anbringen von Großzetteln (Placards) auf Tragwagen zu verzichten, wenn an den Straßenfahrzeugen die nach dem ADR vorgeschriebenen Großzettel (Placards) angebracht sind. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Bem. in Absatz 5.3.1.5.2 ADR auch auf den kombinierten Verkehr Straße/Schiene auszudehnen. **(Hinweis des Sekretariats: Die WP.15 hat beschlossen, in der Ausgabe 2007 die Bem. zu Absatz 5.3.1.5.2 ADR zu streichen und stattdessen einen neuen Absatz 1.1.4.2.2 aufzunehmen.)**
51. In der Diskussion werden folgende Positionen vertreten:
- Absatz 5.3.1.3.2 sollte vollständig gestrichen und der Grundsatz des Absatzes 5.3.1.3.1 auch auf den Huckepackverkehr ausgedehnt werden (Niederlande).
 - Zur Erleichterung des intermodalen Verkehrs sollte der Absatz 5.3.1.3.2 vollständig gestrichen werden, da auch eine orangefarbene Kennzeichnung der Tragwagen nicht vorgeschrieben ist. Da dem Frachtbrief die schriftlichen Weisungen beigelegt werden müs-

sen, liegen ausreichend Informationen vor. Alle Vorschriften für den Huckepackverkehr könnten in Unterabschnitt 1.1.4.4 zusammengefasst werden (Vereinigtes Königreich).

- Es ist nicht sinnvoll, auf Tragwagen Großzettel (Placards) anzubringen, wenn diese für den Straßenvorlauf nicht notwendig sind. Auch im Eisenbahnverkehr stellt sich die Frage, ob im Stückgutverkehr die Anbringung verschiedener Großzettel (Placards) bei unterschiedlichen gefährlichen Gütern für die Feuerwehr einen Vorteil aufweist (Österreich).
 - Absatz 5.3.1.3.2 sollte beibehalten werden, da der Feuerwehr und auch dem Eisenbahnpersonal möglichst viele Informationen zur Verfügung stehen müssen (Frankreich und Belgien).
52. Da die Anregung der UIC eine Beschlussfassung der WP.15 voraussetzt, wird nur über den Antrag Belgiens abgestimmt. Dieser wird nach einer redaktionellen Anpassung (siehe Anlage 1) mit 9 Ja-Stimmen angenommen.
53. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs kündigt einen Antrag für die Zusammenfassung aller Vorschriften für den Huckepackverkehr in Unterabschnitt 1.1.4.4 RID an. Von mehreren Delegierten wird empfohlen, eine Diskussion über das Anbringen von Großzetteln (Placards) und über die orangefarbene Kennzeichnung im Huckepackverkehr im Rahmen der Gemeinsamen Tagung zu führen, damit dort auch über die notwendigen Anpassungen im ADR beraten werden kann.

Orangefarbene Kennzeichnung von Straßenfahrzeugen, die im Huckepackverkehr befördert werden

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5I) (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.5d) (UIC)

54. Das Sekretariat stellt in seinem Dokument fest, dass im RID Angaben darüber fehlen, ob im Huckepackverkehr die nach dem ADR geforderten orangefarbenen Kennzeichnungen ausreichend oder ob zusätzlich an den Tragwagen orangefarbene Kennzeichnungen erforderlich sind. Die UIC unterstützt in ihrem informellen Dokument die Option 1 (orangefarbene Kennzeichnung der Tragwagen nur, wenn die Straßenfahrzeuge nicht mit den nach dem ADR vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln ausgerüstet sind), regt jedoch zusätzlich die Aufnahme einer Bem. in den Absätzen 5.3.2.1.3 und 5.3.2.1.6 des ADR an.
55. Da die im Antrag formulierte Option 2 (Kennzeichnung des Tragwagens, wenn die orangefarbene Kennzeichnung der Straßenfahrzeuge an den Längsseiten nicht sichtbar ist) und die Anregung der UIC eine Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen Tagung erfordern würde (siehe auch Absatz 53 betreffend die Diskussion zu Großzetteln (Placards) an Tragwagen), spricht sich der RID-Fachausschuss mit 10 Ja-Stimmen für die Option 1 aus, wobei eine Einschränkung bezüglich der Erleichterungen der Absätze 5.3.2.1.3 und 5.3.2.1.6 des ADR vorgenommen wird (siehe Anlage 1).
56. Wie bereits für Großzettel (Placards) zum Ausdruck gebracht (siehe Absatz 53), soll eine spätere Regelung in der Gemeinsamen Tagung herbeigeführt werden, um eine nachträgliche Kennzeichnung in Umschlagbahnhöfen auszuschließen.

Interpretationsfragen

Beförderung gefährlicher Güter in Maschinen

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5f) (Vereinigtes Königreich)

57. Das Vereinigte Königreich bittet die Delegierten des RID-Fachausschusses, ihre Meinung zu den Freistellungen von gefährlichen Gütern in Maschinen im Rahmen der Unterabschnitte 1.1.3.1 b) und 1.1.3.2 c) sowie im Rahmen der UN-Nummer 3363 mitzuteilen. Eine erste Diskussion hat bereits bei der 79. Tagung der WP.15 stattgefunden, die am Ende des informellen Dokuments INF.4b) wiedergegeben ist.
58. Der Vertreter Österreichs ist der Meinung, dass eine Regelung im Rahmen des Unterabschnittes 1.1.3.3 (Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von flüssigen Kraftstoffen) herbeigeführt werden sollte. Dabei sollten Obergrenzen und Regelungen bei einem Überschreiten der Obergrenzen festgelegt werden.
59. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass der Unterabschnitt 1.1.3.1 b) in Deutschland so interpretiert werde, dass die gefährlichen Güter nur in den Maschinen oder Geräten selbst (z.B. in Rohrleitungen oder in Filtern), nicht jedoch in Tanks enthalten sein dürfen.
60. Die Vertreterin des Vereinigten Königreichs wird der Gemeinsamen Tagung einen Antrag unterbreiten, in dem das Zusammenspiel der Unterabschnitte 1.1.3.1 b), 1.1.3.2 c) und 1.1.3.3 geklärt werden soll.

Übergangsvorschriften für vor 1978 gebaute Kesselwagen

Dokument: OCTI/RID/CE/42/5i) (Belgien)

Informelles Dokument: INF.5c) (Sekretariat)

61. Die Vertreterin Belgiens zieht ihr Dokument angesichts der im informellen Dokument INF.5c) wiedergegebenen Diskussion im Rahmen der 33. Tagung des RID-Fachausschusses zurück.

Sonstige Anträge

Streichung der Bem. zu Unterabschnitt 6.1.3.1 d)

Informelles Dokument des Sekretariats der UNECE

62. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag der UNECE an, in Unterabschnitt 6.1.3.1 d) die Bem. zu streichen, da bereits in Unterabschnitt 6.1.1.1 b) ausgesagt wird, dass die Vorschriften des Kapitels 6.1 nicht für Versandstücke mit ansteckungsgefährlichen Stoffen der Klasse 6.2 gelten (siehe Anlage 1).

TOP 6: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"

Dokument: A 81-03/503.2005 (Sekretariat)

63. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr H.-J. Kellerhaus (Deutschland), erläutert die im Bericht A 81-03/503.2005 wiedergegebenen Fortschritte, die bei der sechsten Tagung der Arbeitsgruppe (Bonn, 21. und 22. April 2005) erzielt worden sind.

Maßnahmen zur Verhinderung und Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen

Überpufferungsschutzeinrichtungen

Dokument: A 81-03/503.2005 Absätze 8 bis 14

Informelles Dokument: INF.6c) (Frankreich)

64. Der Vertreter Frankreichs erinnert daran, dass bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses Überpufferungsschutzeinrichtungen zu den in der Anlage 1 zum Bericht A 81-03/511.2004 unter 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx aufgeführten Maßnahmen als gleichwertig angesehen worden seien (siehe Absatz 16 des Berichts A 81-03/511.2004). Sein im informellen Dokument INF.6c) wiedergegebener Textvorschlag sei bereits von der Arbeitsgruppe mit großer Mehrheit angenommen und danach nur geringfügig überarbeitet worden.
65. Nach der Diskussion des Antrags werden folgende Änderungen vorgenommen:
- Der erste Satz wird gestrichen, um die Interpretation zu vermeiden, dass dieser Satz das Ziel vorgibt und die nachfolgenden Anforderungen nur ein Beispiel für die Erreichung des Ziels sind.
 - Im zweiten Spiegelstrich wird "Federweg und Sicherungsweg" durch "elastische und plastische Verformung" ersetzt und zusätzlich ein Verweis auf die Sondervorschrift TE 22 (Energieverzehrelemente) aufgenommen.
 - Da im fünften Spiegelstrich nur die Kompatibilität von Wagen mit Überpufferungsschutzeinrichtungen und Wagen ohne solche Einrichtungen angesprochen ist, wird ein zusätzlicher Satz aufgenommen, der eine gegenseitige Behinderung von Überpufferungsschutzeinrichtungen ausschließt.
 - Es wird ein zusätzlicher Spiegelstrich hinzugefügt, durch den sichergestellt wird, dass die Gestaltung der Überpufferungsschutzeinrichtungen nicht zu einem erhöhten Penetrationsrisiko für den Tankboden führen darf, wenn dennoch eine Überpufferung stattfindet.
66. Der so veränderte Antrag wird zur Abstimmung gestellt und mit 9 Ja-Stimmen ohne Gegenstimmen angenommen.

Anwendbarkeit der Prüfmethode der Norm EN 13094 Anlage B für Sandwich-Cover

Dokument: A 81-03/503.2005 Absätze 15 bis 17

67. Da die Vertreter Deutschlands und Frankreichs bisher keine besser geeignete Prüfmethode für Sandwich-Cover gefunden haben, bleibt der Verweis auf die Norm EN 13094 in Absatz c) der neuen Sondervorschrift TE xx erhalten. Das Thema verbleibt auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppe, um zu einem späteren Zeitpunkt entweder die Norm oder den Text der Sondervorschrift anzupassen.

Gleichwertige Maßnahmen für Tankcontainer

Dokument: A 81-03/503.2005 Absätze 18 bis 20

68. **Der Vertreter** Belgiens erklärt, dass ein erstes Gespräch mit der UIRR stattgefunden habe, dass **er** jedoch wegen mangelnder Unterstützung durch die übrigen Verkehrsträger das Vorhaben, gleichwertige Maßnahmen für Tankcontainer vorzuschreiben, nicht weiterverfolgen werde.
69. Das Thema verbleibt auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppe, wird jedoch erst weiterverfolgt, wenn neue Anträge dazu vorliegen.

Übergangsvorschriften

Dokument: OCTI/RID/CE/42/6b) (Schweiz)

70. Der erste Antrag des Vertreters der Schweiz, die eckigen Klammern bei der in der Anlage 1 zum Bericht der 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Dokument A 81-03/511.2004) aufgeführten Sondervorschrift zu streichen, wird wegen der nun verabschiedeten Vorschriften für Überpufferungsschutzeinrichtungen (siehe Absätze 64 bis 66) angenommen.
71. Der zweite Antrag, in der Übergangsvorschrift "und Batteriewagen" zu streichen, führt zu einer längeren Diskussion. Einige Delegierte vertreten die Ansicht, dass die in der Sondervorschrift TE xx festgelegten Maßnahmen nur für Kesselwagen diskutiert wurden, da nur diese über einen Tankboden verfügen, der durch aufsteigende Puffer penetriert werden kann. Andere Delegierte sind dagegen der Meinung, dass Batteriewagen und Kesselwagen in der Vergangenheit immer gleich behandelt wurden (siehe z.B. Energieverzehrelemente in der Sondervorschrift TE 22) und im Übrigen auch bei Batteriewagen eine Überpufferung möglich ist, die zu einer Beschädigung der Rohrleitungen und Ventile führen kann.
72. Bei einer Grundsatzabstimmung spricht sich jedoch keine Delegation gegen die Streichung der Batteriewagen in der Übergangsvorschrift aus. Sollte eine Ausdehnung auf Batteriewagen gewünscht werden, müsste dazu ein offizieller Antrag unterbreitet werden.

Telematik

Dokument: A 81-03/503.2005 Absätze 21 bis 24

73. Das Sekretariat erklärt, dass es entsprechend dem Wunsch der Arbeitsgruppe und des RID-Fachausschusses die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) für diese Sitzung des RID-Fachausschusses eingeladen habe. Der Vertreter der Europäischen Kommission sichert seine Unterstützung zu, die ERA zu einer Teilnahme an den zukünftigen Sitzungen zu bewegen.

Tropfleckagen

Dokument: A 81-03/503.2005 Absätze 25 bis 27

74. Der Vertreter der Niederlande berichtet, dass erste Konsultationen stattgefunden haben, eine offizielle Reaktion von Railtech jedoch noch **ausstehe**.
75. Die Diskussion zeigt, dass Tropfleckagen auch wegen der damit verbundenen Streckensperungen und Bodensanierungen ein reelles Problem darstellen. Das Thema verbleibt auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppe, und die Mitgliedstaaten werden gebeten, der Arbeitsgruppe Informationen zu dieser Problematik zur Verfügung zu stellen, damit eine Lösung gesucht werden kann. Es wird empfohlen, in jedem Einzelfall die Ursache zu erforschen und diese der Befüllstelle mitzuteilen, damit dort die Qualität verbessert werden kann.

Vorschläge für zukünftig zu prüfende Maßnahmen

Informelles Dokument: INF.6a) (Schweiz)

76. Der Vertreter der Schweiz schlägt in seinem Dokument zwei Maßnahmen für eine Erhöhung der Sicherheit vor, die zukünftig im Rahmen der Arbeitsgruppe diskutiert werden könnten. Die erste Maßnahme betrifft die Ausdehnung der "Schutzwagen-Regelung" in Abschnitt 7.5.3 auf weitere sehr gefährliche Stoffe, die zweite Maßnahme die Verringerung des Entgleisungsrisikos durch die Verwendung vierachsiger Wagen.
77. Im Grundsatz hält der RID-Fachausschuss die vorgeschlagenen Maßnahmen für erwägenswert. Die Maßnahmen müssen jedoch gut begründet und durch eine positive Kosten-Nutzen-Analyse untermauert werden.
78. Im Fall der ersten Maßnahme muss darüber hinaus untersucht werden, ob durch häufigere Rangierbewegungen nicht eine Erhöhung des Risikos eintritt und ob das Laufverhalten der meist unbeladenen Schutzwagen stabil genug ist. Die Vertreter Finnlands und Schwedens erklären sich bereit, der Arbeitsgruppe Vorschriften für Schutzwagen zur Verfügung zu stellen, die in ihren Ländern bestehen bzw. bestanden haben. **Der Vertreter der Niederlande betont die Wichtigkeit eines Schutzabstandes zwischen Kesselwagen mit entzündbaren flüssigen Stoffen und Kesselwagen mit entzündbaren Gasen, um bei einem schweren Unfall das Risiko eines "hot" BLEVE (durch einen äußeren Brand verursachte Dampfexplosion nach der Ausdehnung siedender flüssiger Stoffe) zu reduzieren.**
79. Im Fall der zweiten Maßnahme sollten die Untersuchungen der UIC-ERRI herangezogen werden, bevor ein Antrag an die Arbeitsgruppe gestellt wird. Außerdem sollten die im Rahmen der deutschen Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" geführten Diskussionen zu vierachsigen Wagen berücksichtigt werden.

Übermittlung von Daten an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

Dokument: OCTI/RID/CE/42/6a) (Schweiz)

Informelles Dokument: INF.6b) (UIC)

80. Auf der Grundlage der bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses geführten Diskussion bezüglich der Übermittlung von Daten an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, damit dort von den Einsatzkräften im Ereignisfall Informationen abgefragt werden können, legt der Vertreter der Schweiz mit seinem Dokument einen entsprechenden Textvorschlag für die Pflichten des Beförderers und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur vor. Er erklärt sich auch mit dem vom Vertreter der UIC im informellen Dokument INF.6b) vorgelegten alternativen Textvorschlag für den Beförderer einverstanden, der nur eine jederzeitige Verfügbarkeit, nicht jedoch eine ständige Vorabmeldung der Daten vorsieht.
- 80a. Der Vertreter der Niederlande weist darauf hin, dass der Vorschlag nicht nur für die Einsatzkräfte, sondern auch für die Sammlung von Transportdaten für eine quantitative Risikobeurteilung von Bedeutung ist.**
81. Die Mehrzahl der Delegierten spricht sich für die im Antrag der Schweiz vorgeschlagene Vorabmeldung der Daten aus, um bei einem Unfall auf telefonische Rückfragen verzichten zu können und um es dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen, Alternativstrecken festzulegen oder beispielsweise Begegnungen von Gefahrgut- und Reisezügen in Tunneln auszuschließen.

82. Da es sich dabei jedoch um Fragen handelt, die zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Beförderer in jedem Land unterschiedlich geregelt werden, beschließt der RID-Fachausschuss mit 14 Ja-Stimmen, den Textvorschlag der UIC zu übernehmen und bezüglich der Art und Weise der Übermittlung in einer Bem. auf die **Regelungen** zur Nutzung der Infrastruktur zu verweisen. Der Text wird zudem leicht modifiziert, damit die Daten nicht unbegrenzt vorgehalten werden müssen (siehe Anlage 1).
83. Auf Antrag des Vertreters des Vereinigten Königreichs wird die im Dokument der Schweiz in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) vorgeschlagene Weitergabemöglichkeit der Daten auf alle Stellen ausgedehnt, die diese Angaben aus Gründen der Sicherheit, der Sicherung oder des Notfalleinsatzes benötigen (siehe Anlage 1).
84. Dieser erweiterte Unterabschnitt 1.4.3.6 b), in dem auch die in Absatz 1.4.2.2.5 vorgenommenen Ergänzungen berücksichtigt werden, wird mit 12 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen angenommen.

Sondervorschriften für Ammoniak-Kesselwagen

Informelles Dokument: INF.6d) (CEFIC)

85. Der in diesem informellen Dokument formulierte Antrag, für Tanks und Ausrüstungsteile von Kesselwagen zur Beförderung von Ammoniak die Verwendung von Kupfer und Kupferlegierungen auszuschließen, wird vom Vertreter des CEFIC wegen seiner multimodalen Bedeutung zurückgezogen und über die Gemeinsame Tagung bzw. über den UN-Expertenunterausschuss erneut eingebracht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Beförderung von Ammoniak in Druckgefäßen die Sondervorschrift für die Verpackung b der Verpackungsanweisung P 200 vorsieht, dass keine Ventile aus Kupfer verwendet werden dürfen.

Nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

86. Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird auf Einladung des Vereinigten Königreichs am 6. und 7. April 2006 in London stattfinden. Diese Arbeitsgruppe wird sich mit den noch offenen Fragen Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutganzzügen, Umfahrung von Ballungszentren und Bahnhöfen, Notfallmanagement und Gefahrgutatlases (siehe Absatz 53 des Berichts A 81-03/511.2004 über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses) zu befassen haben. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Behandlung dieser Fragen Betriebsfachleute und Risikofachleute für die Abwägung der bei Umfahrungen auftretenden unterschiedlichen Risiken benötigt werden.
87. Bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses soll dann über die weitere Arbeit der Arbeitsgruppe entschieden werden.

TOP 7: ARBEITSGRUPPE "STANDARDISIERTE RISIKOANALYSEN"

Dokument: OCTI/RID/CE/42/7a) (Sekretariat)

88. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Herr G. Hundhausen (Deutschland), informiert über die von der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" erzielten Fortschritte. Die Arbeitsgruppe habe einen Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter erarbeitet, der eine Transparenz der Entscheidungen auf der Grundlage von Risikoanalysen sicherstellen soll und der den derzeitigen Stand der Technik wiedergibt (siehe Dokument OCTI/RID/CE/42/7a)). In einem nächsten Schritt sei geplant, die in der Schweiz und in den Niederlanden geübte Praxis näher zu betrachten.

Dokument: OCTI/RID/CE/42/7b) (Sekretariat)

89. Das Dokument OCTI/RID/CE/42/7b), in dem Änderungsvorschläge Frankreichs und der Niederlande zum Dokument OCTI/RID/CE/42/7a) wiedergegeben sind, wurde zu Beginn der Tagung einer kleinen parallel tagenden Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit Experten Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande **und Spaniens** zur Vorprüfung anvertraut. Die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe überarbeitete Fassung des Dokuments OCTI/RID/CE/42/7a) (siehe Anlage 2) wird vom RID-Fachausschuss ohne Diskussion angenommen.
90. Der RID-Fachausschuss beschließt, diese überarbeitete Fassung des Leitfadens auf der Homepage der OTIF zu hinterlegen und in einer Fußnote zu Abschnitt 1.9.3 auf die Homepage zu verweisen (siehe Anlage 1). Das Sekretariat wird gebeten, den Leitfaden auch der Gemeinsamen Tagung und der WP.15 vorzulegen, damit dort der Aspekt der Multimodalität geprüft wird. Der Vorsitzende dankt dem Vorsitzenden der Arbeitsgruppe und der Arbeitsgruppe für die bisher geleistete Arbeit.

Informelles Dokument: INF.7a) (Frankreich)

91. Für die Fortsetzung der Arbeit schlägt der Vertreter Frankreichs in seinem informellen Dokument INF.7a) ein Forschungsvorhaben vor, das von den Mitgliedstaaten, der Eisenbahn-Industrie und der Europäischen Kommission gemeinschaftlich finanziert werden soll. In diesem Forschungsvorhaben sollen vergleichende Untersuchungen der in den verschiedenen Staaten zur Anwendung kommenden Risikobewertungsmodelle durchgeführt werden, um die derzeitige Praxis aufzuzeigen, eine Harmonisierung der Praxis vorzuschlagen und gemeinsame Mindestanforderungen für die gegenseitige Anerkennung von Transiteinschränkungen festzulegen.
92. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Finanzierung eines derartigen Forschungsvorhabens bereits in der Vergangenheit diskutiert worden sei. Während seitens der Europäischen Kommission eine grundsätzliche Bereitschaft zur Mitfinanzierung in Aussicht gestellt worden sei, sei eine Gegenfinanzierung durch Beiträge der Staaten oder Verbände nicht erfolgreich gewesen.
93. Es wird vereinbart, dass die Arbeitsgruppe zunächst das Angebot der Schweiz und eventuell der Niederlande annimmt, die praktische Durchführung einer Risikoanalyse in diesen Ländern näher zu betrachten. Die Auswertung dieser Betrachtung soll dem RID-Fachausschuss übermittelt werden. Gleichzeitig soll sich die Arbeitsgruppe mit dem Vorschlag Frankreichs zur Durchführung eines Forschungsvorhabens befassen und evaluieren, ob seitens der Staaten und Verbände Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Zu den Arbeiten der Arbeitsgruppe sollte ein Vertreter der ERA eingeladen werden, um parallele Arbeiten und Widersprüche auszuschließen.

Schlussabstimmung zu den TOP 5, 6 und 7

94. In einer Schlussabstimmung stimmen 14 Staaten den unter den Tagesordnungspunkten 5, 6 und 7 angenommenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007 mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2007 zu.

TOP 8: ANPASSUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Änderung der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung des COTIF 1999

Dokument: OCTI/RID/CE/42/8a) (Sekretariat)

95. In seinem Dokument schlägt das Sekretariat eine auf der Grundlage des COTIF 1999 überarbeitete Geschäftsordnung für den RID-Fachausschuss vor.
96. Auf Antrag des Vertreters Österreichs werden in den Artikeln 4 § 2, 20 § 2 und 26 § 1 Verweise auf das COTIF aufgenommen, um anzuzeigen, dass die jeweiligen Bestimmungen nicht durch den RID-Fachausschuss abgeändert werden können.
97. Bezüglich der in Artikel 5 § 2 erwähnten Liste der internationalen Organisationen und Verbände, die ohne weiteres zu den Tagungen eingeladen werden, beschließt der RID-Fachausschuss die für die Gemeinsame Tagung geltende Liste, auf der zusätzlich die UIRR (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) aufzunehmen ist, zu verwenden.
98. In Artikel 17 wird auf Antrag des Vertreters Österreichs in einem neuen § 3 eine analoge Regelung zu Artikel 16 § 3 aufgenommen.
99. Bezüglich der in Artikel 20 enthaltenen Regelungen für das Quorum wird festgestellt, dass die Anwesenheit des Vertreters der Europäischen Kommission nicht dazu führt, dass 23 Mitgliedstaaten (EU-Mitgliedstaaten ohne Malta und Zypern, die keine COTIF-Mitgliedstaaten sind) vertreten sind, solange der Vertreter der Europäischen Kommission nach einer Befragung der EU-Mitgliedstaaten nicht das Stimmrecht für diese ausübt.
100. Die Artikel 22 und 23 werden auf Antrag des Vertreters der Niederlande zusammengefasst, wobei nach Ansicht des Vorsitzenden wegen der in § 2 erwähnten sinngemäßen Anwendung der Geschäftsordnung die Möglichkeit gewahrt bleibt, dass eine ständige Arbeitsgruppe ohne vorherige Beschlussfassung durch den RID-Fachausschuss eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe einberufen kann. Im verbleibenden Artikel wird in § 2 vor "sinngemäß" "in der Regel" eingefügt, um zu verdeutlichen, dass verschiedene Artikel nicht zur Anwendung kommen (z.B. Artikel 20 – Quorum oder Artikel 26 – Sprachen).
101. Der Artikel 24 § 4 wird auf Antrag des Vertreters Österreichs abgeschwächt, da das Sekretariat bei Tagungen des RID-Fachausschusses, die nicht am Sitz der Organisation stattfinden, nicht in jedem Fall in der Lage sein dürfte, die angenommenen Texte bis zum Ende der Tagung zur Verfügung zu stellen.
102. In einer Schlussabstimmung sprechen sich 14 Mitgliedstaaten für die geänderte Geschäftsordnung aus. Die neue Geschäftsordnung, die gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des neuen COTIF in Kraft gesetzt wird, ist in der Anlage 3 zu diesem Bericht wiedergegeben. Die im Dokument OCTI/RID/CE/39/11a) im Anhang enthaltene "Standardisierte Darstellung von Dokumenten" wird gemäß Beschluss der 40. Tagung des RID-Fachausschusses (Bericht A 81-03/501.2004) als Anhang zur Geschäftsordnung aufgenommen.

BEENDIGUNG DER TAGUNG

Nächste Tagung

103. Die 43. Tagung des RID-Fachausschusses wird eventuell auf Einladung Finnlands in Helsinki stattfinden. Da die bei dieser Tagung zu treffenden Entscheidungen erst 2009 in das Regelwerk übernommen werden und eine zeitliche Nähe zur Tagung der WP.15 deshalb nicht zwingend erforderlich ist, kann die Tagung zu einem früheren Zeitpunkt (Oktober 2006) stattfinden.

Verabschiedung von Frau M. Vajda (Ungarn) und Herrn J. Laguna (Spanien)

104. Der Vorsitzende dankt Frau M. Vajda (Ungarn) für ihre langjährige Mitarbeit im RID-Fachausschuss und wünscht ihr einen angenehmen Ruhestand. Im Namen des RID-Fachausschusses bringt er auch seine besten Wünsche für Herrn J. Laguna (Spanien) zum Ausdruck, der sich mit einem Brief vom RID-Fachausschuss verabschiedet hat.

Dank

105. Der Vorsitzende dankt dem spanischen Verkehrsministerium für die hervorragende und perfekte Organisation der Tagung. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit.
106. Die Vertreterin Belgiens dankt dem Vorsitzenden für seine effiziente Verhandlungsführung und dem Sekretariat für die gute Vorbereitung der Tagung.
-