



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTP/2016-B

19. Januar 2017

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF UND
AN DIE REGIONALEN ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND**

**Schlussbericht der 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Prag, 22. bis 24. November 2016)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Interpretation des RID	4 – 20	3
TOP 4: Änderungsanträge zum RID	21 – 37	6
A. Offene Fragen	21 – 24	6
B. Neue Anträge	25 – 37	7
TOP 5: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	38 – 45	8
TOP 6: Informationen der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)	46 – 59	10
TOP 7: Verschiedenes	60 – 89	12

Anlage I: Von der 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte

Anlage II: Teilnehmerliste

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: RID-16007-CE-GTP7 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-16007-CE-GTP7 vom 16. September 2016 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine und Vereinigtes Königreich.

Als OTIF-Mitgliedstaat, welcher das RID nicht anwendet, nimmt Russland teil.

Die Europäische Kommission, die Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

3. Bei der 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe wurden Frau Caroline Bailleux (Belgien) bis auf Weiteres zur Vorsitzenden und Herr Colin Bonnet (Schweiz) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 3: Interpretation des RID

Inkrafttreten eines polnischen Gesetzes zur Angabe des Eigentümers des Gefahrguts in Dokumenten gemäß Kapitel 5.4 RID

Dokument: OTF/RID/CE/GTP/2016/9 (UIC)

Informelle Dokumente: INF.6, Absätze 37 bis 43 (Sekretariat)
INF.14 (Polen)

4. Die UIC weist in ihrem Dokument 2016/9 auf das Inkrafttreten eines polnischen Gesetzes hin, das die Angabe des Eigentümers des Gefahrguts in den Dokumenten gemäß Kapitel 5.4 RID fordert. Die UIC stellt dazu die Interpretationsfrage, ob dieses Gesetz unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 3 RID bzw. des Artikels 1 Absatz 5 der Richtlinie 2008/68/EG auch für internationale Beförderungen nach oder durch Polen gelte. Darüber hinaus wird die Frage gestellt, ob es unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Richtlinie 2008/68/EG zulässig sei, Beförderer im polnischen Eisenbahngüterverkehr für fehlende Angaben über den Eigentümer des gefährlichen Gutes im Beförderungspapier verantwortlich zu machen.

5. In den Absätzen 37 bis 43 des informellen Dokuments INF.6 des Sekretariats wird die Diskussion zu einem ähnlichen Dokument der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) bei der letzten Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 10. November 2016) wiedergegeben.
6. Im informellen Dokument INF.14 liefert Polen weitere Klarstellungen zum Dokument 2016/9 und zum informellen Dokument INF.6.
7. Der Vertreter der Europäischen Kommission stellt fest, dass dieses polnische Gesetz gegenüber der Europäischen Kommission nicht notifiziert worden sei. Er erklärt, dass von der Europäischen Kommission eine Analyse vorgenommen werde, wobei auch eine eventuelle Behinderung des freien Warenverkehrs geprüft werde. Mehrere Delegierte bitten den Vertreter der Europäischen Kommission, die Behandlung dieses Dokuments auch auf die Tagesordnung der nächsten Tagung des EU-Regelungsausschusses für Gefahrgut (Brüssel, 12. Dezember 2016) zu setzen.
8. Der Vertreter des CEFIC verweist auf Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung des Gesetzes. In den *International Commercial Terms (Incoterms)*, welche die Rechte des Käufers und Verkäufers im internationalen Warenhandel regeln, werde keine Aussage zur Übergang des Eigentums getroffen. Es könne passieren, dass die Angabe im Beförderungsdokument zum Zeitpunkt der Übergabe des gefährlichen Gutes zur Beförderung während der Beförderung nicht mehr der Realität entspreche, weil zwischenzeitlich ein Zahlungseingang beim Verkäufer erfolgt sei.
9. Der Vertreter Deutschlands ergänzt, dass die Frage des Eigentümers bei der Rücksendung ungereinigter leerer Kesselwagen schwer zu beantworten sei.
10. Von mehreren Delegationen wird die Unverhältnismäßigkeit des Gesetzes kritisiert, das der Bekämpfung des Schwarzmarktes von wenigen UN-Nummern (flüssige Brennstoffe) dienen solle, aber alle gefährlichen Güter und damit alle UN-Nummern erfasse.
11. Die Vertreter Österreichs und der Schweiz stellen fest, dass es sich um eine nicht **gefahrenrechtliche** Bestimmung handele, die in das polnische Gefahrgutgesetz aufgenommen worden sei. **Das stimme auch mit den Ausführungen der polnischen Regierung überein, dass ein Verstoß gegen diese Bestimmung nicht nach Gefahrgutrecht bestraft werden könne.** Die ständige Arbeitsgruppe sei **daher** nicht das geeignete Gremium für die Interpretation nicht gefahrenrechtlicher Vorschriften.
12. Mehrere Delegationen vertreten die Auffassung, dass der Artikel 3 des Anhangs C und der Artikel 1 § 5 der Richtlinie 2008/68/EG den Mitgliedstaaten **grundsätzlich** das Recht einräume, Gesetze aus anderen Gründen als denen der Sicherheit zu erlassen, **weisen aber auch darauf hin, dass eine solche Maßnahme zu den genannten praktischen Problemen führe und damit den freien Warenverkehr behindere.**
13. Das Sekretariat der OTIF gibt **zudem** zu bedenken, dass gemäß Artikel 31 § 1 des Wiener Übereinkommens über das Recht von Abkommen jedes Abkommen nach Treu und Glauben im Lichte seines Gegenstandes und seines Ziels interpretiert werden müsse. Ziel der technischen Vorschriften des RID sei es, bei der Beförderung gefährlicher Güter Personen-, Sach- und Umweltschäden weitestgehend zu vermeiden. Hauptzweck des Beförderungspapiers sei es deshalb, wesentliche Informationen über die von den beförderten gefährlichen Gütern ausgehenden Gefahren zu liefern. Wenn die Gründe eines nationalen Gesetzes nicht die Sicherheit betreffen, so müsste ein **Gesetz im Sinne des Artikels 3 des Anhangs C zumindest** eine gewisse Verbindung mit dem von den gefährlichen Gütern ausgehenden Risiken haben. Es sei zumindest fraglich, ob zwischen der Eindämmung des Schwarzmarktes von Kraftstoffen und der von dem gefährlichen Gut ausgehenden Gefahr eine Verbindung bestehe.
14. Die Vertreterin Polens bedankt sich für die vorgetragenen Kommentare und bestätigt, dass alle Fragen und Bemerkungen analysiert würden.

Pflichten der Betreiber von Güterterminals als Beteiligte an der Beförderung gefährlicher Güter

Dokument: OTF/RID/CE/GTP/2016/10 (Spanien)

15. Der Vertreter Spaniens stellt in seinem Dokument 2016/10 die Frage, welche Pflichten gemäß RID den Betreibern von Eisenbahngüterterminals obliegen, **wenn sie Wagen innerhalb des Terminals oder vom Terminal zu nahegelegenen Serviceeinrichtungen außerhalb des Terminals, wie Häfen, Fabriken und Privatgleisen, bewegen.**
- 15a. **Der Vertreter der UIC hebt hervor, dass gemäß der Begriffsbestimmung von Beförderung das RID vom Beginn der Beförderung an gelte und der Absatz 1.4.2.2.1 nicht festlege, an welchem Ort der Eisenbahninfrastruktur die Prüfung vor Abfahrt des Zuges zu erfolgen habe.**
16. Die Vorsitzende erläutert, dass die Richtlinie 2008/68/EG gemäß Artikel 1 § 1 d) keine Anwendung auf Verkehre innerhalb eines abgeschlossenen Bereichs finde, so dass grundsätzlich nur die Schnittstelle zwischen dem Netz des öffentlichen Verkehrs und dem Terminal betrachtet werden müsse.
17. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass drei Rechtsbereiche betroffen seien, und zwar das allgemeine Eisenbahnrecht, das Umweltrecht (Seveso-Richtlinie 2012/18/EU), dessen Anwendung bei Nichtanwendung des Gefahrgutrechts in abgeschlossenen Bereichen in der Richtlinie 2008/68/EG vorgesehen sei, und das Gefahrgutrecht. Letzteres gelte, wenn es sich um ein öffentlich zugängliches Terminal handle. In diesem Fall müsste in vertraglichen Regelungen des Terminalbetreibers festgelegt werden, wer als Beförderer gelte und wer die Pflichten des Beförderers erfüllen müsse.
18. Der Vertreter der ERA macht darauf aufmerksam, dass eine allgemeine Interpretation schwierig sei, weil sie abhängig davon sei, ob ein Terminal **durch den betroffenen Staat bei der Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG in nationales Recht vom Anwendungsbereich ausgeschlossen** worden sei.
- 18a. **Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass gemäß den Abschnitten 1.2.1 und 1.4.1 und dem Absatz 1.4.2.2.5 RID in der Begriffsbestimmung von Beförderer nicht nur der Betreiber eines Eisenbahnterminals berücksichtigt werden sollte. Nichtsdestoweniger sei die zuständige Behörde in der Lage sicherzustellen, dass die besonderen Pflichten der Beteiligten klar dargelegt werden.**
- 18b. **Der Vertreter der Niederlande ist der Ansicht, dass die Pflichten des Beförderers und anderer Beteiligter in Kapitel 1.4 des RID klar beschrieben seien. Nur in den Fällen, in denen die Beförderung auf abgeschlossene Bereiche begrenzt sei und keinen Abgangs- oder Zielort außerhalb des Terminals habe, gelte das RID nicht.**
- 18c. **Der Vertreter Spaniens dankt den Teilnehmern für ihre Diskussionsbeiträge zum Dokument und erinnert daran, dass mehrere Delegationen angegeben hätten, dass die Begriffsbestimmungen von "Beförderer" und "Eisenbahnunternehmen" nicht äquivalent seien und dass diese Unterschiede bei der Lösung des von Spanien vorgestellten Problems berücksichtigt werden sollten.**

Inkrafttreten der neuen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2016/798/EU)

Informelles Dokument: INF.9 (UIC)

19. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.9 der UIC zur Kenntnis, das über ein Dokument informiert, das der nächsten Sitzung des EU-Regelungsausschusses für Gefahrgut (Brüssel, 12. Dezember 2016) vorgelegt werden soll. In diesem Dokument werden

die Auswirkungen der neuen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (2016/798/EU) auf die Pflichten der Beförderer, der Infrastrukturbetreiber und anderer Beteiligter im Sinne von Kapitel 1.4 RID beleuchtet.

20. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die Fragen teilweise im informellen Dokument INF.13 angesprochen würden. Da die Sicherheitsrichtlinie keine neuen Anforderungen festlege, sehe er keine **direkte** Notwendigkeit **für Folgeänderungen** im RID.

TOP 4: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

Entwurf eines Fehlerverzeichnisses zu den Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2017 und zur gedruckten RID-Ausgabe 2017

Informelles Dokument: INF.4 (Sekretariat)

21. Die ständige Arbeitsgruppe genehmigt die im informellen Dokument INF.4 enthaltenen Fehlerkorrekturen zu den Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2017 und zur gedruckten RID-Ausgabe 2017 mit einer zusätzlichen Änderung zu Absatz 6.8.2.4.3 in der französischen Fassung.¹

Von der 101. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 10. November 2016) angenommene Texte

Informelles Dokument: INF.6 (Sekretariat)

22. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.6, in dem die wichtigsten Ergebnisse der letzten Tagung der WP.15 wiedergegeben werden, zur Kenntnis.
23. Ergänzend zu den Absätzen 18 bis 20 des informellen Dokuments INF.6 (Vorstellung des Projekts EuroMed) informiert das Sekretariat, dass das Sekretariat der OTIF an einem parallelen EuroMed-Projekt für den Eisenbahnverkehr mitwirke und in diesem Zusammenhang an Veranstaltungen in Ägypten, Israel und Tunesien teilgenommen habe, um unter anderem über das RID und die Arbeit der ständigen Arbeitsgruppe zu informieren.

Informelle Arbeitsgruppe zu Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für verflüssigte Gase

Informelles Dokument: INF.8 (Italien)

24. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.8 zur Kenntnis, in dem über die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe zu Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für verflüssigte Gase informiert wird, die am 27. und 28. Oktober 2016 in Mailand getagt hat. Der Vertreter Italiens bittet die Delegierten, ihm eventuelle Kommentare und Vorschläge bis Ende Februar 2017 zuzusenden. Er erklärt sich bereit, zu einer abschließenden Sitzung im Frühjahr 2017 einzuladen, bei der der endgültige Antrag an die ständige Arbeitsgruppe fertiggestellt werden könnte.

¹ Anmerkung des Sekretariats: Die endgültigen Fassungen dieser beiden Fehlerverzeichnisse wurden den Mitgliedstaaten mit Rundschreiben RID-16008-CE54 vom 30. November 2016 über die Inkraftsetzung der Änderungen 2017 zum RID zugeleitet.

B. Neue Anträge

Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Beförderungspapier

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2016/6 (Schweiz)

25. Auf der Grundlage seines Dokuments erklärt der Vertreter der Schweiz, dass gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 unter "UN-Nummer" nur die vierstellige Zahl ohne die Buchstaben "UN" verstanden werde. Dies führe zu Missverständnissen bei der Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Beförderungspapier nach Absatz 5.4.1.1.1 j). Im Dokument schlägt die Schweiz vor, im Absatz 5.4.1.1.1 j) anstatt der "UN-Nummer" die "Buchstaben «UN»" zu verwenden.
26. Die Vertreterin Polens macht darauf aufmerksam, dass die gleiche Formulierung auch in Absatz 1.1.4.4.5 verwendet werde und die Änderung auch an dieser Stelle durchgeführt werden müsste.
27. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt die von der Schweiz vorgeschlagene Änderung mit einer von den Niederlanden mündlich beantragten Präzisierung des Textes für die Absätze 1.1.4.4.5 und 5.4.1.1.1 j) an (siehe Anlage I). Darüber hinaus wird auch eine vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Korrektur des englischen Wortlauts des zweiten Satzes des Absatzes 5.4.1.1.1 j) angenommen (siehe Anlage I).

Klarstellung des Wortlauts in Absatz 5.4.1.1.1 j)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2016/7 (Tschechische Republik)

28. In ihrem Dokument beantragt die Tschechische Republik eine Ergänzung des Absatzes 5.4.1.1.1 j), mit der die Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Beförderungspapier in den Fällen ausgeschlossen werden sollte, in denen der Wagen nicht mit orangefarbenen Tafeln gekennzeichnet ist.
29. Mehrere Delegationen lehnen die vorgeschlagene Ergänzung mit der Begründung ab, dass auch in Fällen, in denen keine orangefarbenen Tafeln vorgeschrieben bzw. angebracht seien, die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr durchaus zusätzliche nützliche Informationen liefern könne. Dies ist zum Beispiel bei Beförderungen von Containern, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks, MEGC und Wagen der Fall, die gemäß IMDG-Code gekennzeichnet sind.
30. Die Vorsitzende schlägt vor, in der vorgeschlagenen Ergänzung die Worte "darf nicht" durch "muss nicht" zu ersetzen. Mit dieser Änderung wäre die Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr nicht erforderlich, aber auch nicht verboten.
31. Sollte sich der Antrag der Tschechischen Republik nur auf den zweiten Satz des Absatzes 5.4.1.1.1 j) beziehen, schlägt der Vertreter des Vereinigten Königreichs zur Klarstellung vor, den Absatz in zwei Unterabsätze zu unterteilen und den von der Tschechischen Republik vorgeschlagenen Textteil nur dem zweiten Unterabsatz hinzuzufügen.
32. Die Vorsitzende lädt die Tschechische Republik ein, der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe einen überarbeiteten Antrag zu unterbreiten. Die Teilnehmer der ständigen Arbeitsgruppe werden gebeten, dem Vertreter der Tschechischen Republik ihre Kommentare zukommen zu lassen.

Aufnahme von Stickstoff, verdichtet (UN 1066) als Schutzmittel in Abschnitt 5.5.3

Informelles Dokument: INF.2 (Russische Föderation)

33. Mit ihrem informellen Dokument beantragt die Russische Föderation, den Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3 zusätzlich auf Stoffe, die eine Erstickungsgefahr darstellen können und zu Schutzzwecken verwendet werden, auszudehnen. Als Beispiel nennt die Russische Föderation UN 1066 Stickstoff, verdichtet.
34. Die Mehrheit der Delegationen sieht keine Notwendigkeit für eine explizite Erwähnung der Stoffe, die zu Schutzzwecken verwendet werden, da die Verwendung zu Schutzzwecken unter die Verwendung zu Konditionierungszwecken subsumiert werden kann.
35. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs macht darauf aufmerksam, dass im Titel des Abschnitts 5.5.3 UN 1066 Stickstoff, verdichtet nicht aufgeführt sei. Darüber hinaus würde er sich wünschen, mehr Informationen über die Gefährlichkeit in Abhängigkeit von der in der Praxis üblicherweise verwendeten Menge verdichteten Stickstoffs als Schutzmittel zu erlangen.
36. Die Vorsitzende weist darauf hin, dass jegliche Änderung des Abschnitts 5.5.3 zuerst auf UN-Ebene beschlossen werden müsste, und bittet die Russische Föderation, einen erneuten Antrag unter Berücksichtigung der vorgetragenen Kommentare dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu unterbreiten.

Harmonisierung der Abkürzung für Großpackmittel im russischen Text der internationalen Gefahrgutvorschriften

Informelles Dokument: INF.3 (Russische Föderation)

37. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt den Antrag der Russischen Föderation zur Angleichung der Abkürzung für Großpackmittel im russischen Text des RID/ADR/ADN und der UN-Modellvorschriften an die Anlage 2 zum SMGS und an den englischen Text zur Kenntnis und bittet die Russische Föderation, den Antrag dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorzulegen.

TOP 5: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Beschlüsse der OSShD-Kommission für Transportrecht

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2016/11 (Lettland)

38. Mit Hilfe seines Dokuments informiert der Vertreter Lettlands die ständige Arbeitsgruppe über die Beschlüsse der OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die am 6. und 7. Oktober 2016 in Warschau stattgefunden hat. Nachdem die Russische Föderation bereits in der vorangegangenen Sitzung der Expertengruppe einen Vorbehalt gegen die Verwendung von Verweisen auf die EU-Richtlinien und EN-Normen in der Anlage 2 zum SMGS eingelegt habe, habe sie an ihrer Ablehnung auch in der Sitzung der OSShD-Kommission festgehalten. Da die für die Anlage 2 zum SMGS vorgeschlagenen Änderungen eine Einheit darstellten, sei beschlossen worden, über alle Änderungen gemeinsam abzustimmen. Die Russische Föderation habe als einziges Land dagegen gestimmt. Da die Organe der OSShD nach dem Prinzip der Einstimmigkeit funktionierten, sei die Gesamtheit der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS abgelehnt worden.

39. Das Sekretariat erklärt, dass beim jährlichen Treffen zwischen der OSShD und der OTIF am 21. Oktober 2016 in Warschau das Sekretariat der OTIF auf die negativen Konsequenzen einer Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS hingewiesen habe. Insbesondere habe das Sekretariat darauf aufmerksam gemacht, dass mit der Einführung neuer UN-Nummern für Motoren Schwierigkeiten zu erwarten seien, da diese ab dem 1. Juli 2017 im RID-Rechtsraum als Gefahrgut befördert werden müssten. Beim Übergang vom RID-Rechtsraum in den geographischen Anwendungsbereich der Anlage 2 zum SMGS müssten beispielsweise alle gefahrgutrelevanten Kennzeichen entfernt werden. Diese Situation würde in der Russischen Föderation bei Eisenbahnbeförderungen, nicht aber bei Straßenbeförderungen auftreten, da die Russische Föderation gegen die Änderungen 2017 zum ADR keine Einwände erhoben habe. Die ungleichen Vorschriften für Schiene und Straße würden zu Problemen bei multimodalen Beförderungen führen.
40. Als mögliche Lösung für die entstandene unerwünschte Situation sei während des Treffens zwischen der OSShD und der OTIF vorgeschlagen worden, die Sitzung der zeitweiligen Arbeitsgruppe der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS im Februar 2017 durch eine Sitzung der Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS und einer anschließenden Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht zu ersetzen. Die OSShD-Kommission könnte in dieser Sitzung über die Annahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS neu entscheiden und das rechtzeitige Inkrafttreten der Änderungen zum 1. Juli 2017 sicherstellen. Es sei darauf hingewiesen worden, dass die Entscheidung über die Durchführung einer Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht im Februar 2017 der Konferenz der bevollmächtigten Vertreter der OSShD-Mitglieder, die vom 6. bis 9. Dezember 2016 in Warschau stattfinden sollte, obliegen würde.
41. Um die drohenden Probleme bei Beförderungen zwischen den beiden Rechtsregimen und bei multimodalen Beförderungen in den OSShD-Staaten zu verhindern, bittet der Vertreter Lettlands die Vertreter der Staaten, die gleichzeitig Mitglieder der OSShD sind, um Unterstützung des vorgeschlagenen Vorgehens bei der Dezember-Sitzung der Konferenz der bevollmächtigten Vertreter der OSShD-Mitglieder.

Inbezugnahme von EN-Normen in der Anlage 2 zum SMGS

Informelles Dokument: INF.10 (Russische Föderation)

42. Der Vertreter der Russischen Föderation erläutert, dass nur wenige OSShD-Staaten in den Entwicklungsprozess der EN-Normen und EU-Richtlinien involviert seien. Dies sei einer der Gründe, warum die Russische Föderation in der Anlage 2 zum SMGS anstelle der Verweise auf regionale Dokumente (EN-Normen und EU-Richtlinien) Verweise auf weltweit geltende ISO-Normen bevorzugen würde.
43. Der Vertreter der Russischen Föderation macht insbesondere darauf aufmerksam, dass **die EN-Normen zwar wichtige Aspekte bei der Beförderung von Gasen abdeckten, dass aber nicht davon ausgegangen werden könnte, dass diese die gesamte Bandbreite von Themen abdeckten. In noch stärkerem Maße stelle sich die Frage, wie diese in die weltweite Beförderung gefährlicher Güter integriert werden könnten.**
44. Ansonsten erklärt sich die Russische Föderation bereit, nach einigen redaktionellen und sonstigen Änderungen an den Verweisen auf Normen das Inkrafttreten der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS am 1. Juli 2017 zu unterstützen.

45. Die Vorsitzende weist darauf hin, dass für die RID/ADR-Experten der technische Inhalt und nicht die Herkunft der Normen maßgebend sei. Darüber hinaus lädt sie die Russische Föderation ein, der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung geeignetere Normen für Flüssiggas-Flaschen vorzuschlagen. Sie dankt der Russischen Föderation für ihren Willen, eine Lösung der Situation herbeizuführen, und spricht im Namen der ständigen Arbeitsgruppe die Hoffnung aus, dass möglichst schnell eine Lösung gefunden wird, damit die Harmonisierung der beiden Regelwerke auch in Zukunft gewährleistet wird.

TOP 6: Informationen der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)

Geltungsbereich des ECM-Zertifikats

46. Die Vorsitzende verweist auf den Absatz 33 des Berichts der 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2016-A), in dem die Delegationen gebeten wurden, bei ihren nationalen Zertifizierungsstellen in Erfahrung zu bringen, ob im Geltungsbereich des ECM-Zertifikats weiterhin eine Unterscheidung zwischen Gefahrgutkesselwagen und anderen spezialisierten Gefahrgutwagen erforderlich ist.
47. Drei Delegationen äußern sich zu dieser Frage, wobei zwei Delegationen keine Notwendigkeit einer Unterscheidung sehen, und eine Delegation eine Unterscheidung aus Gründen statistische Erhebungen für sinnvoll hält.
48. Der Vertreter der ERA erinnert daran, dass das ECM-Zertifikat Bestandteil der ECM-Verordnung sei, die gerade überarbeitet werde. Da die Frage der Notwendigkeit der Unterscheidung **eine Angelegenheit der Koordinierung zwischen Gefahrgutrecht und allgemeinem Eisenbahnrecht sei**, bittet er die Teilnehmer, dem Sekretariat ihre Antworten zu dieser Frage möglichst mit Begründung bis Ende Januar 2017 zuzuleiten. Wichtig sei dabei auch die Beurteilung, ob abhängig vom Wagentyp unterschiedliche Anforderungen an die ECM gestellt würden.

Informationen der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)

Informelles Dokument: INF.12 (ERA)

49. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.12 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.
50. **Der Vertreter Österreichs zeigt sich verwundert über die** neuen Meldepflichten zu Sicherheitsfragen (siehe Absätze 15 bis 28 des informellen Dokuments INF.12), **die gezielt die Behörden umgingen und eine Art Marktüberwachung ausschließlich durch die Marktteilnehmer darstellten. Da er derartige Modelle bei anderen Verkehrsträgern, wie insbesondere der Luftfahrt, nicht kenne, fragt er den Vertreter der ERA, ob es bereits funktionierende Vorbilder dafür gebe. Dieser erläutert, dass das mit den Bahnen in Hinblick auf das 4. Eisenbahnpaket der Europäischen Union diskutiert worden sei und** hierbei auch Erfahrungen anderer Agenturen der Europäischen Union, wie z.B. der EASA, Einfluss gefunden hätten.
51. Der Vertreter der ERA ergänzt, dass entgegen der Aussage in Absatz 24 des informellen Dokuments INF.12 von den Mitgliedstaaten noch Kommentare eingebracht werden könnten. Er betont, **wie wichtig es sei**, dass die Mitglieder der ständigen Arbeitsgruppe, **soweit notwendig, einen Beitrag an den entsprechenden Konsultationen der ERA leisten könnten.**
52. Die Vorsitzende erinnert daran, dass die Teilnehmer der ständigen Arbeitsgruppe sich an den Vertreter der ERA wenden könnten, um Zugang zum Extranet der ERA zu erhalten.

Leitlinien zum Einsatz von Entgleisungsdetektoren

Informelle Dokumente: INF.11 (ERA)
INF.7 (Italien)

53. Bei der Vorstellung seines informellen Dokuments INF.11 betont der Vertreter der ERA, dass die entwickelten Leitlinien vollständig mit den Entscheidungen der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" übereinstimmen. **Auf Nachfrage der Vorsitzenden bestätigt er**, dass es sich bei dem vorliegenden Dokument um eine Information **und nicht um einen Antrag** der ERA handle, **da es in einfacher Weise lediglich die anwendbare Gesetzgebung der Europäischen Union wiedergebe**. Er weist darauf hin, dass im Bericht der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" nicht gefordert worden sei, diese Leitlinien zusammen mit den Mitgliedstaaten zu entwickeln.
54. Mehrere Delegationen bemängeln, dass eine Prüfung des Dokuments, das erst eine Woche vor der Sitzung zur Verfügung gestellt wurde, nicht möglich gewesen sei. Der Vertreter Deutschlands legt aus diesem Grund einen offiziellen Vorbehalt ein.
55. **Der Vertreter Italiens ist der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Leitlinien nicht den Entscheidungen der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" entsprächen, da sie kein brauchbares Dokument für die Beurteilung dieser Einrichtungen darstellten. Er ist mit dem von der ERA vorgelegten Dokument nicht einverstanden und erklärt, dass in einigen Wochen ein detaillierter Antrag auf Verbesserung eingereicht werde, wobei er sich das Recht vorbehalte, die Frage an die Europäische Kommission zu richten. Auch der Vertreter der Niederlande ist der Meinung, dass die Leitlinien nicht vollständig mit den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" übereinstimmen.** Der Vertreter der Schweiz hat den Eindruck, dass im Dokument nur die Risiken dargestellt würden, was dazu führen könnte, dass von einem Einsatz von Entgleisungsdetektoren Abstand genommen werde. Er erinnert daran, dass es bisher keinen Zwischenfall gegeben habe, bei dem eine Fehlauflösung eines Entgleisungsdetektors zu einem gefährlichen Ereignis geführt habe. Er stellt die Frage, wie die Verwender von Entgleisungsdetektoren eine Einschätzung des Risikos vornehmen könnten, obwohl es während der jahrelangen Diskussion zur Entgleisungsdetektion nicht möglich gewesen sei, dieses Risiko zu quantifizieren.
56. Der Vertreter der UIC ist der Meinung, dass im Dokument der Begriff "Nutzer" präzisiert werden sollte. Beispielsweise könne derjenige, der die Entscheidung für die Ausrüstung eines Wagens mit Entgleisungsdetektoren treffe, nicht als Nutzer angesehen werden. Gleiches gelte für den Absender gefährlicher Güter, der in seinem Beförderungsauftrag die Verwendung von Entgleisungsdetektoren fordere.
57. Der Vertreter der ERA **erinnert an** die Dringlichkeit der Leitlinien, **die von der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" selbst erkannt worden sei**, weil es nicht möglich sei, TSI in kurzer Zeit zur Veröffentlichung zu bringen. Er räumt ein, dass dieses Dokument verbessert werden könnte, **insbesondere um die Anwendbarkeit der Leitlinien auf Nicht-Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu prüfen**, und bittet die Teilnehmer, ihm konkrete Verbesserungswünsche mitzuteilen². Die **potenziellen** Verwender von Entgleisungsdetektoren sollten über die vorliegenden Leitlinien informiert werden.

² **Anmerkung des Sekretariats:** Die ERA hat diese Leitlinien am 13. Dezember 2016 an die nationalen Sicherheitsbehörden und die nationalen Interessenvertretungen zur Konsultation gesandt. Frist für Beantwortung ist der 6. Februar 2017.

Antworten zu den von Belgien aufgeworfenen Fragen

Informelles Dokument: INF.13 (ERA)

58. Im informellen Dokument INF.13 nimmt die ERA Stellung zu verschiedenen Fragen, die von Belgien im Rahmen der regelmäßigen Information der ERA gestellt wurden. Diese beziehen sich auf den Einfluss der TSI auf die Beförderung gefährlicher Güter.
59. Der Vertreter der ERA bittet die Teilnehmer, für eine bessere nationale Koordinierung zu sorgen, damit bei der Erarbeitung von TSI auch Gefahrgut-Aspekte berücksichtigt werden könnten. Aspekte, welche nur die Gefahrgutbeförderung betreffen, **sollten in der TSI-Arbeitsgruppe ohne vorherige Koordinierung mit der ständigen Arbeitsgruppe nicht mehr diskutiert werden. Diese Koordinierung sei insbesondere das Ziel der laufenden Diskussionen in der RID/ATMF-Arbeitsgruppe.**

TOP 7: Verschiedenes

Entgleisung eines Güterzuges in Daillens (Schweiz) am 25. April 2015

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2016/8 (Schweiz)

60. Der Vertreter der Schweiz informiert die ständige Arbeitsgruppe über die Ergebnisse des Unfalluntersuchungsberichts zum Eisenbahnunfall in Daillens. Am 25. April 2015 sei dort ein mit gefährlichen Gütern beladener Güterzug entgleist, wobei es zum Umkippen und zur Beschädigung von vier Wagen und zum Austritt von Gefahrgut (Schwefelsäure, Natronlauge) gekommen sei. Die direkte Ursache für das Entgleisen des Zuges sei der Verlust eines Achslagers eines der nachfolgend umgekippten Wagen gewesen.
61. Die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle hat in ihrem Untersuchungsbericht mehrere Sicherheitsempfehlungen formuliert. Die ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, dass sich aufgrund der Unfallursache und der Natur der Sicherheitsempfehlungen die für Eisenbahntechnik zuständigen Gremien mit dem Bericht befassen sollten.
62. Auf Wunsch der Schweiz diskutiert die ständige Arbeitsgruppe eine der aus dem Bericht hervorgehenden Empfehlungen betreffend die Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers, sein Netz auf die in der Nähe der Gleise gelegenen hervorstehenden Elemente (in diesem Fall Gleisvermessungspunkte), welche bei einem Unfall zu einer Beschädigung von Tanks führen können, zu überprüfen und zu entfernen.
63. Die ständige Arbeitsgruppe spricht sich gegen eine Ergänzung der in Unterabschnitt 1.4.3.6 RID aufgelisteten Pflichten des Infrastrukturbetreibers aus und bezweifelt, dass die ständige Arbeitsgruppe das kompetente Gremium für diese Problematik sei.
64. Auf die Frage mehrerer Delegationen nach dem kompetenten Gremium antwortet der Vertreter der ERA, dass die europäische Gesetzgebung vorsehe, dass beim Auftreten von Problemen in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur der Infrastrukturbetreiber eine Risikoanalyse durchführen müsse. Nur er könne dann aufgrund der Ergebnisse der Risikoanalyse über die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen entscheiden.
65. Die Vorsitzende schlägt vor, dass die nationalen Behörden die Infrastrukturbetreiber auf die von der Schweiz festgestellten Probleme mit hervorstehenden Elementen aufmerksam machen sollten. Darüber hinaus weist sie darauf hin, dass der Untersuchungsbericht auch zur Sensibilisierung der Beteiligten für die richtige Benutzung von Notfallkesselwagen in Notfallsituationen verwendet werden sollte.

Eisenbahnunfall in Tilburg (Niederlande) am 6. März 2015*Informelles Dokument: INF. 5 (Niederlande)*

66. Der Vertreter der Niederlande informiert die ständige Arbeitsgruppe über einen Eisenbahnunfall, der sich am 6. März 2015 in Tilburg ereignet habe, und über die aus der Untersuchung dieses Unfalls resultierenden Sicherheitsempfehlungen der niederländischen Sicherheitsbehörde.
67. Beim Unfall ist ein Personenzug nach dem Überfahren eines Halt zeigenden Signals auf den letzten mit gefährlichen Gütern beladenen Kesselwagen eines abgestellten Güterzugs aufgefahren. Der Kesselwagen war nicht mit Einrichtungen zur Verhinderung von Überpufferungen oder zur Begrenzung von Schäden bei Überpufferungen ausgestattet.
68. Die Empfehlungen der niederländischen Sicherheitsbehörde betreffen unter anderem die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Sondervorschrift TE 25 auf alle Kesselwagen für die Beförderung gefährlicher Güter und die Forderung, dass der letzte Wagen eines Güterzuges kein Gefahrgut enthalten darf.
69. Die Vertreter Österreichs und Frankreichs weisen darauf hin, dass der Untersuchungsbericht eine Reihe von Regelwidrigkeiten und Sicherheitslücken hervorhebe, die zu dem Unfall geführt hätten. Sie sind daher der Meinung, dass man sich eher auf Maßnahmen zu deren Vermeidung als zur Begrenzung der Unfallfolgen konzentrieren sollte. Im Übrigen bezweifeln sie die Wirksamkeit der dargestellten Maßnahmen.
70. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs macht auf die negativen Konsequenzen der vorgeschlagenen Maßnahmen aufmerksam. Die Überpufferungsschutzmaßnahme würde unausweichlich entweder zu einer geringeren Menge der je Wagen beförderten gefährlichen Güter oder zu längeren Zügen führen. Dies würde wiederum auf höhere Kosten und einen wirtschaftlichen Nachteil der Eisenbahnbeförderung gegenüber der Straßenbeförderung hinauslaufen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Zugbildungsmaßnahme würde eine Zunahme der Rangierbewegungen und damit verbunden eine Erhöhung der potentiellen Risiken bedeuten.
71. Die Vorsitzende erinnert daran, dass die zweite Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) sich bereits nach dem Unfall im belgischen Godinne (11. Mai 2012) mit Überlegungen über die Risiken der Zugbildung befasst habe (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, Absätze 108 bis 109). Der belgische Infrastrukturbetreiber habe anlässlich des Unfalluntersuchungsberichts die verfügbaren Statistiken ausgewertet und die Maßnahmen in Bezug auf die Zugbildung als nicht zweckmäßig eingestuft.
72. Die niederländische Delegation wird gebeten, bei der Weiterverfolgung der von ihrer Sicherheitsbehörde empfohlenen Maßnahmen die Wirtschaftlichkeit, die zusätzlichen Risiken und die im RID-Fachausschuss und in seiner ständigen Arbeitsgruppe bereits geführten einschlägigen Diskussionen zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Senkung der Risiken aus den Importen von Chlor in die Schweiz*Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2016/12 (Schweiz)*

73. Anhand seines Dokuments informiert der Vertreter der Schweiz die ständige Arbeitsgruppe über die für Importe von Chlor in die Schweiz in einer Gemeinsamen Erklärung II getroffenen Maßnahmen. Die Gemeinsame Erklärung II wurde von Vertretern der chemischen Industrie, der verladenden Wirtschaft, der Schweizerischen Bundesbahnen, des Bundesamts für Verkehr und des Bundesamts für Umwelt gemeinsam erarbeitet und unterzeichnet.

- 73a. Der Vertreter des CEFIC erläutert, dass aufgrund der geringen benötigten Mengen eine Vor-Ort-Produktion von Chlor unwirtschaftlich sei.
74. Mehrere Delegationen stellen Fragen nach der internationalen Verträglichkeit dieser Maßnahmen vor allem in Bezug auf die Interoperabilität. Der Vertreter der Schweiz versichert den Teilnehmern, dass **auf Grund der heutigen Risikoeinschätzung** Transitverkehre durch die Schweiz von diesen Maßnahmen nicht betroffen seien. Darüber hinaus seien alle Maßnahmen nur für die Unterzeichner der Gemeinsamen Erklärung II verpflichtend.
75. Auf die Frage, ob mit der Umsetzung der ersten Maßnahme, die darin besteht, Chlor statt aus Frankreich aus Italien zu beziehen, nicht lediglich eine Verlagerung des Risikos vorgenommen werde, antwortet der Vertreter der Schweiz, dass auf diese Weise das Risiko insgesamt verringert werde, weil die Transportwege reduziert und Agglomerationen gemieden werden würden.
76. Der Vertreter der Schweiz bestätigt einen Einwand des Vertreters der ERA, dass Kosteneinsparungen der wirtschaftlich starken chemischen **Industrie nicht zu Lasten des** wirtschaftlich schwachen Verkehrsträgers Eisenbahn **gehen sollten und gibt zu** bedenken, dass die vereinbarten Maßnahmen eine Erhöhung der Transportkosten zur Folge hätten, die wiederum von der chemischen Industrie zu tragen seien.
77. Der Vertreter der UIC macht darauf aufmerksam, dass auch die ausschließliche Beförderung von Chlor in Ganzzügen abhängig vom Zugbildungsort von einer Verlagerung des Risikos begleitet sein könnte.
78. Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass die Schweiz in Zukunft für **Chlorbeförderungen die** harmonisierte Methode der Risikoeinschätzung, **die momentan im Rahmen von Workshops der ERA zum Risikomanagement bei der Binnenbeförderung gefährlicher Güter entwickelt wird,** anwenden sollte. Darüber hinaus sollten international nicht harmonisierte nationale Vereinbarungen möglichst vermieden werden, um die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnverkehrs nicht zu gefährden.
79. Falls die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen auch allgemein für internationale Beförderungen von Chlor festgestellt werden sollte, bietet die Schweiz an, der ständigen Arbeitsgruppe entsprechende Anträge zu unterbreiten.

Information des Sekretariats – Neugestaltung der OTIF-Website

80. Das Sekretariat informiert die ständige Arbeitsgruppe über die Neugestaltung der OTIF-Website. Die neue Website, die am 1. Dezember 2016 aufgeschaltet werden solle, werde neben einem neuen Design auch verschiedene neue Funktionen anbieten. Eine der neuen Funktionen werde es ermöglichen, die auf der Website zuletzt veröffentlichten Dokumente aufzurufen. Aus diesem Grund schlägt das Sekretariat vor, in Zukunft die Tagungsdokumente den Delegierten nicht mehr per E-Mail zuzusenden. Die Einladungsschreiben würden hingegen weiterhin auch per E-Mail versandt werden.
81. Die ständige Arbeitsgruppe begrüßt die Neugestaltung der OTIF-Website und hat keine Einwände gegen den Verzicht auf den E-Mail-Versand der Dokumente, wünscht sich aber eine einmonatige Übergangszeit.

Verabschiedungen

82. Herr Stanislav Hájek (Tschechische Republik) begann seine Karriere bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen, wo er in nahezu allen Bereichen beschäftigt war. Er wird seine berufliche Karriere beim tschechischen Bahnamt in der ersten Jahreshälfte 2017 beenden.
83. Herr Steen Riis Thomsen (Dänemark) begann seine Karriere als Lokführer bei den dänischen Staatsbahnen, bevor ihm später die Verantwortung für die dänische Ausgabe des RID übertragen wurde. Für ihn bildet diese Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe den Abschluss seiner beruflichen Karriere.
84. Herr Bo Zetterström (Schweden), der von Beruf Chemiker ist, arbeitete seit 1994 im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter und ist seit 2007 Delegierte Schwedens im RID-Fachausschuss. Er wird im Frühjahr 2017 in den Ruhestand treten.
85. Die Vorsitzende dankt den Herren Stanislav Hájek, Steen Riis Thomsen und Bo Zetterström für ihre langjährige aktive Teilnahme an den Arbeiten des RID-Fachausschusses und seiner ständigen Arbeitsgruppe. Bei ihrem Dank hebt sie hervor, dass alle drei Personen Sitzungen des RID-Fachausschusses in ihren Heimatländern ausgerichtet hätten, die bei allen Beteiligten in guter Erinnerung seien. Sie wünscht ihnen im Namen der ständigen Arbeitsgruppe einen langen, gesunden und glücklichen Ruhestand.

Dank

86. Die Vorsitzende dankt der tschechischen Delegation für die sehr gute Organisation der Tagung und den schönen gemeinsamen Abend.
87. Die Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung der Dokumente, welche die Leitung dieser Tagung wesentlich vereinfacht habe. Sie dankt den Dolmetschern für Ihren wichtigen Beitrag zum erfolgreichen Verlauf dieser Tagung. Schließlich richtet sie ihren Dank auch an das Plenum für die aktive Teilnahme.
88. Im Namen aller Delegationen dankt der Vertreter der Schweiz der Vorsitzenden für ihre gute Verhandlungsführung und gratuliert ihr zu ihrem guten Einstand als Vorsitzende.

Nächste Tagung

89. Die 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in der Woche vom 20. bis 24. November 2017 in den Niederlanden stattfinden.

**Von der 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

TEIL 1

Kapitel 1.1

1.1.4.4.5 erhält am Ende folgenden Wortlaut:

"..., ist im Beförderungspapier den Buchstaben «UN», gefolgt von der UN-Nummer (siehe Absatz 5.4.1.1.1 a)), die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr voranzustellen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GT/2016/6 in der geänderten Fassung]

TEIL 5

Kapitel 5.4

5.4.1.1.1 In Absatz j) erhält das Ende des ersten Satzes folgenden Wortlaut:

"..., die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, die den Buchstaben «UN», gefolgt von der UN-Nummer (siehe Absatz a)), voranzustellen ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GT/2016/6 in der geänderten Fassung]

[Die Änderung zum zweiten Satz des Absatzes j) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Anlage II

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr Alfons **Hoffmann**
Mr Benjamin **Körner**
Mr Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

Mr Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Croatie/Kroatien/Croatia

Mr Branko **Mikulić**

Danmark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**
Mr Steen Riis **Thomsen**

Espagne/Espanien/Spain

Mr Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jouni **Karhunen**
Ms Pirjo **Ranta**

France/Frankreich/France

Mr Michel **Korhel**

Italie/Italien/Italy

Mr Benedetto **Legittimo**
Mr Rocco **Cammarata**
Mr Andrea Giuseppe **Ercole**

Lettonie/Lettland/Latvia

Ms Marianna **Heislere**
Mr Dainis **Lacis**
Mr Valerijs **Stuppe**
Mr Vladimirs **Derevjanko**
Ms Lubova **Marigina**

Lituanie/Litauen/Lithuania

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**
Ms Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Ms Sandra **Slikkerveer**
Mr Klaas **Tiemersma**
Mr Henk **Langenberg**

Pologne/Polen/Poland

Ms Joanna **Dolińska**
Mr Henryk **Ognik**
Mr Szczepan **Budzyński**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr Lubos **Knížek**
Ms Alena **Zátopková**
Mr Vladimír **Hájek**
Mr Jan **Hošek**
Mr Stanislav **Hájek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Mr Ian **Boddington**
Mr Arne **Bale**
Mr Darren **Freezor**

Suède/Schweden/Sweden

Ms Katarina **Ström**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Mr Colin **Bonnet**

Mr Hans **Vogt**

Turquie/Türkei/Turkey

Mr Cemalettin **Dogmus**

Mr Esat Emre **Koç**

Ukraine

Mr Vadim **Trepyton**

Ms Liudmyla **Trygub**

Ms Liudmyla **Bielova**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

Russia/Russie/Russland

Mr Arshavir **Kirakosyan**

Mr Vladimir **Maksimov**

Mr Alexandr **Khristolyubov**

**III. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

Union européenne/Europäische Union/European Union

Mr Roberto **Ferravante**

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer / Eisenbahnagentur der Europäischen Union / European Union Agency for Railways (ERA)

Mr Emmanuel **Ruffin**

Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

Mr Reza **Lotfi**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

CEFIC

Mr Torsten **Klein**
Mr Erwin **Sigrist**

UIC

Mr Jean-Georges **Heintz**
Mr Ralf **Redeker**

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**
Mr Philippe **Laluc**

UIRR

Mr Onorato **Zanini**
Mr Ullrich **Lück**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr Jochen **Conrad**
Ms Katarina **Guricová**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Mr Werner **Küpper**
Ms Joana **Meenken**
Mr David **Ashman**
Ms Irina **Peremota**
Ms Helena **Gizeleza**
