



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

OTIF/RID/CE/GTP/2017-A

11. Januar 2018

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Utrecht, 20. bis 24. November 2017)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	4 – 18	3
TOP 4: Interpretation des RID	19 – 20	5
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	21 – 52	6
A. Offene Fragen	21 – 42	6
B. Neue Anträge	43 – 52	9
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	53 – 57	10
TOP 7: Informationen der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)	58 – 59	11
TOP 8: Verschiedenes	60 – 97	11

Anlage I: Von der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte

Anlage II: Teilnehmerliste

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: RID-17008-CE-GTP8 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)
INF.4 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-17008-CE-GTP8 vom 5. September 2017 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste und mit dem vom Sekretariat im informellen Dokument INF.4 vorgeschlagenen Zeitplan wird angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, 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 Collin Bonnet (Schweiz) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 3: Harmonisierung mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2016 und 2017 und von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2016 angenommene konsolidierte Texte

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 (Sekretariat)

4. In einem ersten Schritt wird das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2017/15 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2016 und 2017 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2016 angenommenen Texten verabschiedet. Bei der Prüfung werden verschiedene Fehler korrigiert (siehe Anlage I). Da die Diskussionen der Gemeinsamen Tagung zu verschiedenen Punkten noch nicht abgeschlossen sind, verbleiben die folgende Änderungsanweisungen vorerst in eckigen Klammern: Bem. zu Sondervorschrift 301, Absatz 5.2.2.2.1.1.2, Norm EN ISO 17871:2015 + A1:2018 in Unterabschnitt 6.2.4.1, Normen EN 1440:2016 + A1:2018 und EN 16728:2016 + A1:2018 in Unterabschnitt 6.2.4.2, Absatz 6.8.2.1.18, Absatz 6.8.2.2.10 und Absatz 6.8.5.1.2.

5. Der Vertreter der UIC wird gebeten, bis zur nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe die fehlenden NHM-Codes für die in die Tabelle B neu aufzunehmenden Stoffe nachzuliefern.
6. Der Vertreter Russlands weist darauf hin, dass im bestehenden Einleitungstext des Unterabschnitts 6.2.4.1 nur von "Normen" die Rede sei, am Anfang der Tabelle aber auf drei Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft aus dem Jahr 1984 verwiesen werde, die zudem vermutlich nicht mehr anwendbar seien.
7. Der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigt, dass diese Richtlinien durch die Richtlinie 2010/35/EU (TPED-Richtlinie) ersetzt worden seien.
8. Da es sich dabei um Richtlinien handelt, auf die auch im ADR verwiesen wird, wird der Vertreter Russlands gebeten, einen eventuellen Änderungsantrag an die Gemeinsame Tagung zu richten.

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.8 (Schweden)
INF.10 (Sekretariat)
INF.12 (Europäische Union)
INF.16 (Sekretariat)

9. Die ständige Arbeitsgruppe übernimmt die in der Anlage I zum informellen Dokument INF.16 enthaltenen Entscheidungen der WP.15 auch für das RID (siehe Anlage I). Dies schließt auch die informellen Dokumente INF.8 und INF.12, die auch der WP.15 vorgelegen hatten, ein.
10. In Bezug auf die im informellen Dokument INF.16 vorgeschlagene Aufnahme einer Fußnote in Unterabschnitt 7.5.7.1 erklärt der Vertreter der UIC, dass in dieser Fußnote auch auf eine entsprechende EN-Norm und auf die Verlagerichtlinien der UIC verwiesen werden sollte. Er erklärt, dass er der nächsten Tagung einen entsprechenden Antrag unterbreiten werde.
11. Aus der Anlage I zum Dokument 2017/5 wird die Änderung zu Unterabschnitt 7.5.7.4 mit einigen redaktionellen Änderungen, die auch für das ADR vorgenommen wurden, angenommen (siehe Anlage I).
12. Die ständige Arbeitsgruppe stimmt der im informellen Dokument INF.10 vorgeschlagenen Streichung der Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.3.1 zu (siehe Anlage I).

Entwurf des Fehlerverzeichnisses 2 zur RID-Ausgabe 2017

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/7/Rev.1 (Sekretariat)

13. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt den im Dokument 2017/7/Rev.1 enthaltenen Entwurf des Fehlerverzeichnisses 2 zur Ausgabe 2017 des RID zustimmend zur Kenntnis. Sie bestätigt, dass es sich dabei um Korrekturen und nicht um Änderungen handelt. Sie beauftragt das Sekretariat, dieses Fehlerverzeichnis unter Berücksichtigung weiterer Korrekturen (siehe Anlage I) zu veröffentlichen.

Schweißarbeiten gemäß Absatz 6.8.2.1.23*Informelles Dokument: INF.9 (UIP)*

14. In den Änderungen 2019 zum RID wird der Absatz 6.8.2.1.23 dahingehend geändert, dass die Befähigung für die Ausführung von Schweißarbeiten nicht nur für den Hersteller, sondern auch für die Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt durch die zuständige Behörde oder durch die von dieser Behörde benannte Stelle überprüft und bestätigt werden muss. Der Vertreter der UIP stellt in seinem informellen Dokument INF.9 den Antrag, dass diese Befähigung für Schweißarbeiten im Rahmen der Instandhaltung auch von der Prüfstelle gemäß Absatz 6.8.2.4.5 überprüft und bestätigt werden darf. Er äußert die Befürchtung, dass andernfalls die Befähigung nur von der zuständigen Behörde bestätigt werden dürfe, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat.
15. Die ständige Arbeitsgruppe teilt diese Befürchtung nicht, da der neue Text nicht mehr auf die zuständige Behörde Bezug nimmt, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat. Ein Verweis auf die Prüfstelle gemäß Absatz 6.8.2.4.5 scheint auch nicht korrekt zu sein, da diese nur die Prüfungen gemäß den Absätzen 6.8.2.4.1 bis 6.8.2.4.4 durchführen darf. Da der Absatz 6.8.2.1.23 nur den Neubau von Tanks betrifft, sollte die von der UIP festgestellte Problematik eher in Zusammenhang mit der außerordentlichen Prüfung von Tanks gelöst werden, die nach Reparaturen durchgeführt werden muss.
16. Da der neue Text des Absatzes 6.8.2.1.23 für beide Verkehrsträger beschlossen wurde, wird der Vertreter der UIP gebeten, seinen Antrag unter Berücksichtigung der vorgebrachten Kommentare der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks vorzulegen, die vom 12. bis 14. Dezember 2017 in London tagt.

Verweise auf ECE-Regelungen*Informelles Dokument: INF.19 (Russland)*

17. Der Vertreter Russlands beantragt in seinem informellen Dokument INF.19, die Verweise auf ECE-Regelungen in der neuen Sondervorschrift 392 zu ändern, da die im russischen Text für "ECE" verwendete Abkürzung auch für die Euroasiatische Wirtschaftskommission verwendet werde, der neben Russland auch Armenien, Kasachstan, Kirgisien und Weißrussland angehören.
18. Da es sich bei "ECE-Regelung" um einen feststehenden Begriff handelt, der an verschiedenen Stellen in den Gefahrgut-Regelwerken, aber auch in anderen Rechtsvorschriften verwendet wird, wird der Vertreter Russlands gebeten, seinen Antrag dem UN-Expertenunterausschuss vorzulegen.

TOP 4: Interpretation des RIDBeförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen der Kategorie B der UN-Nummer 3373*Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/4 (Sekretariat)*

19. In seinem Dokument 2017/4 stellt das Sekretariat die Interpretationsfrage, ob ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie B der UN-Nummer 3373, die unter Verwendung von Trockeneis oder verflüssigtem Stickstoff befördert werden, als Expressgut zugelassen sind.
20. Die ständige Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass eine solche Beförderung als Expressgut grundsätzlich zugelassen ist, da eine Kühlung nur aus Gründen der Gewährleistung der biologischen Integrität und nicht aus Gründen der Sicherheit während der Beförderung erfolgt.

TOP 5: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

Anpassung der Pflichten der Beteiligten bezüglich der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/2 (UIC)

21. Der Vertreter der UIC stellt in seinem Dokument 2017/2 die Informationen gegenüber, welche dem Infrastrukturbetreiber bei der Beförderung in begrenzten Mengen zur Verfügung stehen. Abhängig von der Größe der verwendeten Verpackung kann dem Infrastrukturbetreiber die UN-Nummer, die Bruttomasse der in begrenzten Mengen beförderten Güter oder überhaupt keine Information zur Verfügung stehen. Zur Lösung des Problems der nicht ausreichenden Information schlägt die UIC zwei Alternativen vor, und zwar einerseits die Pflicht zur Ausstellung eines Beförderungspapiers **für die Beförderung in begrenzten Mengen** oder andererseits die Angabe **der beförderten UN-Nummern, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, so dass in diesem Fall keine Angabe über das Vorhandensein begrenzter Mengen mehr vorhanden wäre.**
22. Die Mehrheit der Delegationen, die sich zu diesem Thema äußern, bevorzugen die Alternative 1, d. h. die Ausstellung eines Beförderungspapiers, da diese Alternative den Bestimmungen des IMDG-Codes und der UN-Modellvorschriften entsprechen würde.
23. Es wird jedoch kritisiert, dass im Dokument der UIC die Absätze 50 und 51 des Berichts der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2015-A) nicht berücksichtigt wurden. Bei der Erarbeitung neuer Vorschriften sollten neben den Interessen der Beförderer auch diejenigen der Absender und der Einsatzkräfte berücksichtigt werden.
24. Der Vertreter der UIC wird gebeten, seinen Antrag zunächst der Gemeinsamen Tagung vorzulegen. Darin sollte belegt werden, warum die Anforderungen des Unterabschnitts 1.4.3.6 RID nicht ausreichen.

Anbringen von Großzetteln (Placards) und Schutzabstand

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Schweden)

25. Die Vertreterin Schwedens stellt in ihrem Dokument 2017/9 dar, welche Großzettel bzw. Kennzeichen an Wagen in Abhängigkeit davon, ob gefährliche Güter in begrenzten Mengen oder normal kennzeichnungspflichtige gefährliche Güter befördert werden, vorgeschrieben sind. Im Zusammenhang damit müssten die Vorschriften für den Schutzabstand in Abschnitt 7.5.3 angewendet werden oder nicht.
26. Die ständige Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Kennzeichnung von dem am stärksten regulierten Stoff abhängig ist und nicht immer der tatsächlichen Gefahr entspricht. Die ständige Arbeitsgruppe ist jedoch der Meinung, dass die Frage der Kennzeichnung von Wagen und Containern von der Gemeinsamen Tagung behandelt werden sollte.
27. Zum Vorschlag Schwedens, in Abschnitt 7.5.3 eine Tabelle aufzunehmen, aus der die Notwendigkeit der Trennung abhängig von der minimalen Bruttomasse oder dem minimalen Volumen hervorgeht, äußern sich die meisten Delegationen zurückhaltend. Das momentane System sei zwar nicht zufriedenstellend, könnte aber zumindest leicht angewendet werden. Auch könnte eine Änderung der Vorschriften zum Schutzabstand zu einer Erhöhung der Rangierbewegungen und damit zu einer Risikoerhöhung führen.

28. Die Vertreterin Schwedens erklärt, auf der Grundlage der vorgebrachten Kommentare gegebenenfalls ein neues Dokument für eine spätere Tagung vorzulegen.

Informelle Arbeitsgruppe zu Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggaskesselwagen (Florenz, 11. bis 13. Juli 2017)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/8 (Italien)

29. In seinem Dokument 2017/8 legt der Vertreter Italiens das Ergebnis einer informellen Arbeitsgruppe vor, die am 27. und 28. Oktober 2016 in Mailand und vom 11. bis 13. Juli 2017 in Florenz getagt hatte. Nach dem Beispiel der Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe, auf die bereits in Kapitel 1.4 verwiesen wird, hatte die informelle Arbeitsgruppe Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung von Gasen entwickelt. Die informelle Arbeitsgruppe schlägt vor, in Unterabschnitt 1.4.3.3 (Pflichten des Befüllers) und in Unterabschnitt 1.4.3.7 (Pflichten des Entladers) auf diese Checklisten zu verweisen und die Checklisten auf der Website der OTIF zur Verfügung zu stellen.
30. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt die Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung von Gasen mit einigen Änderungen an (siehe Anlage I).
31. Darüber hinaus stimmt die ständige Arbeitsgruppen zu, am Ende von Unterabschnitt 1.4.3.3 und am Ende von Absatz 1.4.3.7.1 auf diese Checklisten zu verweisen (siehe Anlage I).
32. Schließlich vereinbart die ständige Arbeitsgruppe, die derzeitigen Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe zu vervollständigen, um wie im Falle der neuen Checklisten für Gaskesselwagen möglichst alle Pflichten des Befüllers und des Entladers zu erfassen.
33. Da CEFIC nur zu einer Mitarbeit an einer diesbezüglichen Arbeitsgruppe bereit ist, bieten die Niederlande an, die Leitung dieser neuen Arbeitsgruppe zu übernehmen. Die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe wird am 28. Februar und 1. März 2018 in Den Haag stattfinden. Neben den Niederlanden bekunden die Vertreter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Italiens, des CEFIC, der UIP und der UIC Interesse an einer Teilnahme. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Teilnahme der Industrie von großer Bedeutung ist.

Weiterverwendung von Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 gemäß den Übergangsvorschriften in den Absätzen 1.6.3.3.2 bis 1.6.3.3.5 RID

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/14 (Österreich)

Informelles Dokument: INF.24 (Österreich)

34. Der Vertreter Österreichs stellt in seinem Dokument 2017/14 und anhand der Präsentation im informellen Dokument INF.24 das Ergebnis von Schwerpunktkontrollen vor, die in den Jahren 2015 und 2016 an Gaskesselwagen durchgeführt wurden, die im Rahmen der Übergangsvorschriften in den Absätzen 1.6.3.3.2 bis 1.6.3.3.5 RID noch weiterverwendet werden dürfen. Bei mehr als 10 % der kontrollierten Gaskesselwagen seien schwerwiegende Mängel an den Verschlusseinrichtungen beanstandet worden. Wegen des von diesen Kesselwagen ausgehenden Sicherheitsrisikos fordert der Vertreter Österreichs, die Übergangsvorschriften der Absätze 1.6.3.3.4 und 1.6.3.3.5 RID bis zum 31. Dezember 2021 zu befristen.
35. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt die festgestellten Mängel, welche die Bedienung der Verschlusseinrichtungen, die Instandhaltung und das Anbringen von Bedienungsanleitungen betreffen, zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass diese Vorschriftenverstöße bei Beachtung der im Kapitel 1.4 des RID festgelegten Sicherheitspflichten der Beteiligten (insbesondere Befüller,

Betreiber und ECM) nicht auftreten dürften. Sie sieht eine Lösung dieser Probleme allerdings nicht in einer Verkürzung der Übergangsfristen.

36. Die ständige Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass die Kontrollen von Gaskesselwagen in allen Mitgliedstaaten verstärkt werden sollten. Die zuständigen Behörden sollten die Ergebnisse dieser Kontrollen den nationalen Behörden für die Eisenbahnsicherheit mitteilen. Diese sollten gegebenenfalls gegenüber den jeweils verantwortlichen für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), Haltern und Befüllern die entsprechenden Maßnahmen ergreifen. Ein Dialog aller **Behörden und Marktbeteiligten – auch über nationale Grenzen hinweg** – wird als dringend erforderlich angesehen, da diese schwerwiegenden Mängel neben der erheblichen Beeinträchtigung der Sicherheit auch zu wirtschaftlichen Konsequenzen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter führen könnten.
37. Der Vertreter Österreichs gibt zu bedenken, dass durch Kontrollen nicht alle Wagen erfasst werden könnten. Die in Österreich durchgeführten Kontrollen hätten zwar lediglich 1 % der Gaskesselwagen erfasst, aber gezeigt, dass es sich dabei nicht um Einzelfälle handele. Er vertritt die Ansicht, dass die von der ständigen Arbeitsgruppe angenommenen Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggaskesselwagen (siehe Absätze 29 bis 33) für die Abstellung der festgestellten Mängel nur begrenzt geeignet seien, da in einigen Fällen bewusst Manipulationen vorgenommen worden seien. **Außerdem sei im Laufe der Jahre damit zu rechnen, dass die technischen Mängel weiter zu- und die Kenntnisse des Personals abnehmen. Er unterstützt daher die in der Diskussion gemachten Vorschläge einer weiteren Behandlung in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" und als Alternative zur vollständigen Ausmusterung aller alten Gaskesselwagen deren außerordentliche Prüfung, um festzustellen, ob die für die Übergangsvorschriften geltenden Bedingungen erfüllt werden.** Solche außerordentlichen Prüfungen hätten gegenüber Zufallskontrollen den Vorteil, dass flächendeckend alle Wagen erfasst werden könnten.
38. Die ständige Arbeitsgruppe erinnert daran, dass die Übergangsvorschriften zusammen mit der Industrie entwickelt wurden, und dass für diese Übergangsvorschriften auch Rechtssicherheit bestehen muss, da einige Kesselwagen angesichts der verbleibenden Einsatzdauer noch nachgerüstet wurden. Um die Übergangsvorschriften in Anspruch nehmen zu können, muss umgekehrt aber sichergestellt sein, dass die Ausrüstung der Gaskesselwagen den geltenden Vorschriften des Kapitels 6.8 entspricht.
39. Es wird vereinbart, dass die auf nationaler Ebene und auf Ebene der internationalen Verbände ergriffenen Maßnahmen (**siehe Absatz 36**) bei der 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe vorgestellt werden, um dann über eine weitere Vorgehensweise entscheiden zu können.

Einführung der Verpflichtung zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten für den Betreiber eines Kesselwagens und für die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/10 (EASA)

40. Da der Vertreter der EASA aus persönlichen Gründen nicht an der Tagung teilnehmen kann, wird die Behandlung dieses Dokuments auf die nächste Tagung verschoben.
41. Der Vertreter der EASA wird daran erinnert, dass die Frage der Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten für den Betreiber eines Kesselwagens zunächst von der Gemeinsamen Tagung behandelt werden müsste (siehe OTIF/RID/CE/GTP/2016-A Absätze 26 bis 28), um eine Ungleichbehandlung von Betreibern von Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern zu vermeiden. Die EASA hat zwar der Gemeinsamen Tagung im September 2016 das informelle Dokument INF.18 unterbreitet, nicht jedoch ein gewünschtes offizielles Dokument.
42. Der Vertreter der ERA erklärt, dass das Dokument von seiner Agentur nicht unterstützt werde, da es unvollständig und nicht ausreichend begründet sei.

B. Neue Anträge

Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr bei den UN-Nummern 3166 und 3171

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/1 (Sekretariat)

43. Der Antrag des Sekretariats, bei den UN-Nummern 3166 und 3171 die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr "90" zu streichen, um Widersprüche zur Sondervorschrift 666, die keine orangefarbenen Tafeln fordert, zu vermeiden, wird angenommen (siehe Anlage I).

Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/3 (Sekretariat)

44. Der Antrag des Sekretariats, in Unterabschnitt 1.1.3.8 den Verweis auf den Unterabschnitt 1.1.3.3 als Folgeänderung zur Aufhebung der Absätze b) und c) des Unterabschnitts 1.1.3.3 in der Ausgabe 2017 des RID zu streichen, wird angenommen (siehe Anlage I).

Aktualisierung des UIC-Merkblatts 201 "Transport gefährlicher Güter – Leitfaden für die Notfallplanung in Rangierbahnhöfen"

Informelles Dokument: INF.5 (UIC)

45. Der Vertreter der UIC erläutert, dass das UIC-Merkblatt 201 momentan in eine "International Railway Solution (IRS)" umgewandelt werde. Er kündigt an, der nächsten Tagung die neue IRS 20201 vorzulegen, auf die dann in Kapitel 1.11 verwiesen werden könnte.

Weiterentwicklung der technischen UIC-Dokumentation

Informelles Dokument: INF.6 (UIC)

46. Der Vertreter der UIC erklärt, dass auch das UIC-Merkblatt 471-3 V in eine "International Railway Solution" überführt werde. Mit Ausnahme eventuell notwendiger Anpassungen an das RID 2019 werde der Inhalt von Punkt 5 des UIC-Merkblatts 471-3, auf den in Absatz 1.4.2.2.1 des RID verwiesen wird, nicht geändert. Er kündigt an, der nächsten Tagung auch die neue IRS 40471-3 vorzulegen, mit dem Ziel, den Verweis in Absatz 1.4.2.2.1 anzupassen.

Anwendung der Sondervorschrift CW 24

Informelles Dokument: INF.14 (Polen)

47. Die Vertreterin Polens stellt ihr informelles Dokument INF.14 vor, das die Frage enthält, ob für das Verladen organischer Peroxide der Klasse 5.2 Paletten aus Holz verwendet werden dürfen und ob die Sondervorschrift CW 24/CV 24 in Bezug auf organische Peroxide präzisiert werden muss. Darüber hinaus werden in dem informellen Dokument Unterschiede in der Zuordnung der Sondervorschrift CW 24 des RID bzw. der Sondervorschrift CV 24 des ADR zu den Stoffen der Klasse 8 mit der Nebengefahr der Klasse 5.1 in der Tabelle A festgestellt.
48. Diejenigen Delegationen, die sich zu dieser Frage äußern, sehen keine Probleme bei der Verwendung von Holzpaletten für das Verladen organischer Peroxide, da diese Stoffe bereits verpackt auf die Holzpaletten verladen werden und sich dadurch nicht im direkten Kontakt mit ihnen befinden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass bei einem Ausschluss von Holzpaletten auch die Verwendung von Wagen oder Containern mit Holzböden ausgeschlossen werden müsste. Nach einer kurzen Diskussion ist die ständige Arbeitsgruppe aber der Mei-

nung, dass diese Frage von der Gemeinsamen Tagung behandelt werden sollte. Darüber hinaus wird vereinbart, eine eventuelle Anpassung des RID in Bezug auf die Zuordnung der Sondervorschrift CW 24 an das ADR erst nach der Diskussion durch die Gemeinsame Tagung zu prüfen.

Qualifizierung von Schweißverfahren – Schweißarbeiten gemäß Absatz 6.8.2.1.23

Informelles Dokument: INF.15 (Polen)

49. Die Vertreterin Polens richtet in ihrem informellen Dokument INF.15 die Frage an die ständige Arbeitsgruppe, welches in der Norm EN ISO 15614-1:2017 beschriebene Niveau für das Prüfverfahren von Schweißarbeiten angewendet werden sollte. Auf diese Norm wird in den Normen EN 14025:2013 und EN 14025:2013 + A1:2016 verwiesen, die in Absatz 6.8.2.6.1 in Bezug genommen werden.
50. Die ständige Arbeitsgruppe bittet die Vertreterin Polens, ihr Dokument der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vorzulegen. Die Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung sollte prüfen, ob es nicht zweckmäßig wäre, auf die Norm EN ISO 15614-1:2017 unter Angabe des Prüfniveaus direkt zu verweisen.

Antrag auf Änderung des Teils 5 RID

Informelles Dokument: INF.20 (Russland)

51. Der Vertreter Russlands schlägt in seinem informellen Dokument INF.20 vor, die für die Gefahrzettel nach Muster 9A geltenden Abweichungen in der Darstellung in Absatz 5.2.2.2.1.3 zu streichen und stattdessen in Absatz 5.2.2.2.1.5 neben den Gefahrzetteln der Klasse 7 auch den Gefahrzettel nach Muster 9A zu erwähnen, um Wiederholungen zu vermeiden.
52. Die ständige Arbeitsgruppe bittet den Vertreter Russlands, sein Dokument der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten.

TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS

Informelles Dokument: INF.13 (Sekretariat)

53. Das Sekretariat informiert die ständige Arbeitsgruppe im informellen Dokument INF.13 darüber, dass bezüglich der Übernahme der Änderungen 2017 in die Anlage 2 zum SMGS im vergangenen Jahr keine Fortschritte erzielt worden seien. Nicht konsensfähig sei weiterhin die Inbezugnahme von EN-Normen und EU-Richtlinien in der Anlage 2 zum SMGS. Wegen des mangelnden Fortschritts seien daher auch Schwierigkeiten bei der Übernahme der Änderungen 2019 in die Anlage 2 zum SMGS zu erwarten.
54. Der Vertreter Lettlands informiert die ständige Arbeitsgruppe, dass in Lettland und Estland Probleme bei Beförderungen von Motoren als negative Auswirkung der Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS entstanden seien. Da Motoren gemäß RID 2017 als Gefahrgut befördert würden, gemäß der geltenden Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS aber freigestellt seien, müsse die Industrie selbst Lösungen suchen, um aus dieser widersprüchlichen Vorschriftenlage einen Ausweg zu finden.
55. Der Vertreter Russlands erklärt, dass sein Land sowie China, die Mongolei und Tadschikistan bereit wären, die Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS mit Ausnahme der Verweise auf EU-Richtlinien und fünf neue EN-Normen anzunehmen. Sobald Russland offizielle Übersetzungen dieser fünf EN-Normen erhalten habe, werde es eine Analyse in Zusammen-

arbeit mit dem russischen Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie (Rosstandart) vornehmen. Darüber hinaus vertritt der Vertreter Russlands die Ansicht, dass im Hinblick auf den transkontinentalen Charakter der Beförderungen und der Zugehörigkeit der SMGS-Staaten zu unterschiedlichen regionalen Gemeinschaften die Verwendung der weltweit geltenden ISO-Normen im Text der Anlage 2 zum SMGS zweckmäßiger wäre.

56. Die Vertreter Lettlands und Polens bringen ihre Bedenken zum Ausdruck, dass der Vorbehalt Russlands gegenüber der Verwendung von Verweisen auf EN-Normen auch alle zukünftigen Aktualisierungen der bereits im Text der Anlage 2 zum SMGS in Bezug genommen EN-Normen betreffen könnte. Eine Anwendbarkeit der Kapitel 6.2 und 6.8 werde dadurch in Frage gestellt.
57. Das Sekretariat der OTIF erinnert daran, dass die stärkere Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS seit 2012 auf Wunsch des Binnenverkehrsausschusses der UNECE angestrebt worden sei, und informiert die ständige Arbeitsgruppe, dass es beabsichtige, die aktuell unbefriedigende Situation demnächst in diesem Gremium zu thematisieren.

TOP 7: Informationen der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)

Informelles Dokument: INF.22 (ERA)

58. Das vom Vertreter der ERA vorgestellte informelle Dokument INF.22 wird von der ständigen Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen.
59. Der Vertreter der Schweiz kritisiert die Entscheidung der **Europäischen Kommission bzw. der ERA**, die Entwicklung der TSI für Entgleisungsdetektoren, die gemäß Bericht der 5. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A Anlage II Absatz 21) für die Jahre 2017 und 2018 vorgesehen war, nun auf das Jahr 2020 zu verschieben. Dies sei auch im Hinblick **auf die angestrebte Harmonisierung der nationalen Bestimmungen (siehe Absatz 77) und** auf die Überführung weiterer fahrzeugtechnischer Vorschriften des RID in TSI (siehe Absätze 60 und 61) kein positives Signal.
- 59a. **Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass die Planung der ERA-Aktivitäten, wie im informellen Dokument INF.22 dargestellt, durch die Entscheidungen der Europäischen Kommission geregelt werde. Für die Umsetzung dieses Beschlusses sei die ERA gebeten worden, denjenigen Aktivitäten Vorrang einzuräumen, die für die Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets absolut notwendig seien. Der positive Aspekt der Entscheidung bestehe darin, dass sie die Forderung nach der Entwicklung von TSI zur Verhinderung und Feststellung von Entgleisungen, wie dies in den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses vereinbart wurde, korrekt und eindeutig enthalte.**

TOP 8: Verschiedenes

Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/6 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.2 (Vorsitzende der RID/ATMF-Arbeitsgruppe)

60. Herr Arne Bale, Vereinigtes Königreich, erläutert als einer der beiden Vorsitzenden der RID/ATMF-Arbeitsgruppe die Arbeiten und Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe, die dreimal im Jahr 2016 und einmal im Jahr 2017 getagt hat.

61. Die ständige Arbeitsgruppe nimmt die Schlussfolgerungen der RID/ATMF-Arbeitsgruppe zustimmend zur Kenntnis und befürwortet die Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen zur Umsetzung der im Bericht der RID/ATMF-Arbeitsgruppe beschriebenen Verfahren.

Zwischenfall am 12. Oktober 2016 in Offenburg

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/11 (Deutschland)

62. Der Vertreter Deutschlands informiert die ständige Arbeitsgruppe mit seinem Dokument 2017/11 über eine Tropfleckage an einem Tankcontainer, die am 12. Oktober 2016 in Offenburg festgestellt worden sei. Die nachfolgende Kontrolle habe gezeigt, dass die Angaben im Beförderungspapier und die Kennzeichnung des Tankcontainers nicht korrekt gewesen seien. Bei der angeordneten außerordentlichen Prüfung seien darüber hinaus zahlreiche gravierende Mängel am Tankcontainer festgestellt worden, die auf einen sehr schlechten Wartungszustand des Tankcontainers hindeuteten.
63. Der Vertreter der Schweiz erklärt, dass ähnliche Mängel bei einem Tankcontainer desselben Betreibers bei einer Prüfung in Basel festgestellt worden seien. **Zur Besprechung dieser beiden Fälle habe ein Treffen mit Vertretern Deutschlands und den betroffenen Marktakteuren stattgefunden.** Mit **den Betroffenen** seien die zu ergreifenden Maßnahmen besprochen worden. Wie der Vertreter Deutschlands vertritt auch er die Meinung, dass keine neuen Vorschriften erforderlich seien, aber sichergestellt werden müsse, dass die Vorschriften angewandt werden.

Information betreffend Güterwagen zur Beförderung gefährlicher Güter in Rangierbahnhöfen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/12 (Niederlande)

Informelles Dokument: INF.17 (Belgien)
INF.25 (Niederlande)

64. Anhand des Dokuments 2017/12 informieren die Niederlande über die Notwendigkeit, rechtzeitig über Informationen in Bezug auf den genauen Standort von Wagen mit gefährlichen Gütern in Rangierbahnhöfen zu verfügen. Dieses Bedürfnis sei bei einem Zwischenfall im Rangierbahnhof "Kijfhoek" in der Nähe von Zwijndrecht (siehe auch Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2012/8 und Bericht OTIF/R/D/CE/GTP/2012-A Absätze 96 bis 100) zu Tage getreten, bei dem Informationen über Gefahrgutwagen in der Nähe eines in Brand geratenen Ethanol-Kesselwagens erst sehr spät verfügbar gewesen seien.
65. Die Vertreterin Belgiens erläutert in ihrem informellen Dokument INF.17, dass der belgische Infrastrukturbetreiber ein Programm entwickelt habe, das zum Ziel habe, Echtzeitinformationen über den exakten Standort, das Ladegut und die Masse des Ladeguts von Gefahrgutwagen in Rangierbahnhöfen zur Verfügung zu stellen. Die hierfür notwendigen Daten müssten vom Beförderer eingegeben werden.
66. Anhand der im informellen Dokument INF.25 wiedergegebenen Präsentation informieren die Niederlande über ein Projekt zur automatischen Nachverfolgung von Güterwagen auf Rangierbahnhöfen, das auf verschiedenen neuen Technologien basiere. Die Verwendung von Differenzial-GPS ermögliche eine exakte Positionsbestimmung auch bei nebeneinanderliegenden Gleisen. An den Einfahrgleisen aufgestellte Smart-Kameras dienten dem Auslesen von Informationen an den Längsseiten der Wagen beim Vorbeifahren des Zuges. Diese seien in der Lage, Informationen auch bei verschmutzten und mit Graffiti bemalten Wagen auszulesen. An den Weichen angebrachte Sensoren, welche die Stellung der Weiche feststellen, in Verbindung mit in den Richtungsgleisen aufgestellten Achszählern lieferten schließlich Informationen über die Anzahl der in ein Gleis eingefahrenen Wagen.

67. Auf eine Frage des Vertreters der UIC erklärt der Vertreter der Niederlande, dass der Beförderer neben den in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) geforderten Informationen keine weiteren Angaben liefern müsse.

Rangierunfall in Antwerpen am 4. Januar 2017

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/13 (Belgien)

68. Die Vertreterin Belgiens informiert die Arbeitsgruppe über einen Unfall, der sich am 4. Januar 2017 in Antwerpen beim Ablaufen über den Ablaufberg ereignet hatte. Einer der mit UN 1055 Isobuten beladenen Kesselwagen sei dabei in Folge einer Überpufferung stark beschädigt worden. Der Kesselwagen sei mit Crash-Puffern ausgerüstet gewesen, die auch angesprochen hätten. Ein Ladegutaustritt sei nicht erfolgt.
69. Die Vertreterin Belgiens wünscht zunächst keine Diskussion zu diesem Dokument.

Maßnahmen zur Senkung der Risiken aus den Importen von Chlor in der Schweiz – Gemeinsame Erklärung II

Informelles Dokument: INF.3 (Schweiz)

70. Der Vertreter der Schweiz informiert die ständige Arbeitsgruppe über den Stand der Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung II, die von der chemischen Industrie, den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der verladenden Wirtschaft, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesamt für Umwelt mit dem Ziel abgeschlossen wurde, das Risiko von Chlorbeförderungen in der Schweiz zu reduzieren. Er stellt die einzelnen Maßnahmen vor, die auch auf internationaler Ebene zu einer Verbesserung der Sicherheit führen könnten.
71. Der Vertreter der UIC erklärt, dass sich sein Verband mit den nationalen Maßnahmen der Schweiz auf Antrag der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) befasst habe. Auch wenn es sich dabei um freiwillige nationale Maßnahmen handele, hätten sie Auswirkungen auf andere Länder Europas, weil sie über die Unterzeichner der Gemeinsamen Erklärung auch ausländischen Lieferanten auferlegt würden. Er ist der Meinung, dass solche Maßnahmen gemäß Kapitel 1.9 notifiziert werden müssten.
72. Der Vertreter der ERA ist der Ansicht, dass die Vorschriften des RID eine sichere Beförderung gewährleisten müssten, so dass sich zusätzliche Maßnahmen grundsätzlich ausschließen sollten. **Eine Vervielfachung nationaler Maßnahmen oder privater Vereinbarungen könne sich auf die gesamte Transportkette auswirken. Um in dieser Frage voranzukommen, sollte die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses daher zunächst klar feststellen, ob das Risiko der Beförderung von Chlor ausreichend begrenzt sei oder nicht.** Sollte die Sicherheit der Beförderung von Chlor in Frage gestellt werden, müssten neben Chlor auch andere sehr gefährliche Stoffe und Auswirkungen von eventuellen Vorschriftenänderungen auf andere Verkehrsträger betrachtet werden.
73. Der Vertreter der Niederlande erläutert, dass in seinem Land die gesamte Versorgungskette betrachtet werde. Ziel sei es, Beförderungen durch eine Herstellung von Chlor in der Nähe der Verbrauchsorte nach Möglichkeit zu vermeiden. Er vertritt die Ansicht, dass die Mitgliedstaaten grundsätzlich in der Lage sein müssten, nationale Maßnahmen zu vereinbaren, solange dies auf freiwilliger Basis geschehe. Dies dürfe aber nicht dazu führen, dass andere Staaten gezwungen werden, diese freiwilligen Maßnahmen zu übernehmen.
74. Die Vertreterin Belgiens bekräftigt, dass nationale Maßnahmen Auswirkungen auf ganz Europa haben und den Eisenbahnverkehr insgesamt schwächen könnten. Andererseits könnte ein Ausschluss nationaler Maßnahmen zusätzliche technische Maßnahmen im Regelwerk erforderlich machen. **In Belgien seien die Chlortransporte für nur 1 % des Gesamtrisikos der**

Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter verantwortlich, die Reduktion dieses Risikos sei also nicht prioritär.

- 74a. Der Vertreter von CEFIC weist die ständige Arbeitsgruppe darauf hin, dass die niederländische Regierung ein betroffenes Unternehmen mit 65 Mio. Euro für den Bau einer Chloranlage vor Ort unterstützt habe. Auch weist er darauf hin, dass die von den Schweizer Importeuren benötigte Menge Chlor zu klein sei, um sie zu wettbewerbsfähigen Bedingungen vor Ort herstellen zu können, und sie deshalb auf Importe angewiesen seien. Der Vertreter der Niederlande entgegnet, dass die Frage der Produktion eines gefährlichen Stoffes an einem bestimmten Ort eine Frage der Wirtschaftspolitik sei und deshalb nicht in dieses Gremium gehöre.
75. Der Vertreter der Schweiz erklärt, dass das Ziel seines Dokuments darin bestehe, die ständige Arbeitsgruppe darüber zu informieren, wie die Schweiz mit lokal gelagerten Risiken umgehe. Es bestehe nicht die Absicht, das Risiko auf andere Länder zu verlagern. Grundsätzlich stehe es jedem Marktbeteiligten frei, zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit zu ergreifen (siehe Absätze 80 bis 90 in Bezug auf die von BASF eingesetzten Tragwagen zur Beförderung besonders großer Tankcontainer). Er stellt fest, dass die anderen Mitgliedstaaten keine Notwendigkeit sehen, die Risiken aus dem Chlortransport in international harmonisierter Weise weiter zu senken, weshalb sich die Diskussion der im informellen Dokument INF.3 dargestellten Maßnahmen erübrige.

Studie über nationale Bestimmungen betreffend die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

Informelles Dokument: INF.7 (UIC)

76. Der Vertreter der UIC stellt anhand der im informellen Dokument INF.7 wiedergegebenen Präsentation seine Studien im Bereich der neben dem RID geltenden nationalen Bestimmungen vor. Er erklärt, dass er die Arbeiten fortsetzen und die ständige Arbeitsgruppe weiterhin über die Entwicklungen informieren werde.
77. Der Vertreter der ERA erinnert die ständige Arbeitsgruppe daran, dass die Definition der nationalen Vorschriften in den Rechtsvorschriften des Vierten Eisenbahnpakets (siehe Artikel 3 (8) der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 2 (30) der Richtlinie (EU) 2016/797) sehr klar sei und dass die EU-Mitgliedstaaten die nationalen Vorschriften, die dieser Definition entsprechen, der Europäischen Kommission mitteilen müssten. Er weist auch darauf hin, dass der in der UIC-Präsentation verwendete Begriff in Bezug auf die rechtliche Definition nationaler Vorschriften irreführend sein könne. Er erinnerte daran, dass die Verringerung nationaler Vorschriften eine Priorität in der Europäischen Union sei und dass nur die nationalen Vorschriften, die durch die harmonisierten EU-Rechtsvorschriften genehmigt worden seien, beibehalten werden dürften.

Auszug aus einem Bericht über einen Eisenbahnunfall am 17. Oktober 2017

Informelles Dokument: INF.11 (Niederlande)

78. Der Vertreter der Niederlande informiert in seinem informellen Dokument INF.11 über einen Zwischenfall, der sich am 17. Oktober 2017 ereignet habe und bei dem Undichtheiten an zwei mit UN 1279 1,2-Dichloropropan beladenen Kesselwagen festgestellt worden seien. Ursache der Undichtheiten seien Rostpartikel im Ventil und Beschädigungen am Kugelventil und an der Teflon-Dichtung gewesen. Mitursächlich seien auch Mängel beim Einbau des Ventils gewesen.
79. Der Vertreter der Niederlande erklärt, dass es sich dabei um ein Problem handele, das sich jederzeit wiederholen könne. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien jedoch bereits Bestandteil der neuen Checklisten für Gaskesselwagen (siehe Absätze 29 bis 33).

Besonders große Tankcontainer

Informelle Dokumente: INF.18 (Schweiz)
INF.21 (Belgien)
INF.23 (CEFIC)

80. Der Vertreter der Schweiz informiert im informellen Dokument INF.18 über besonders große Tankcontainer, die von BASF und dem belgischen Tankcontainer-Hersteller van Hool entwickelt wurden. Diese Tankcontainer haben einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von 66 Tonnen. Die Ladekapazität entspricht damit zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem **Drehgestell-Kesselwagen**. Der Vertreter der Schweiz stellt verschiedene Fragen in Bezug auf die Auswirkungen dieser neuen technologischen Entwicklung auf die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter.
81. Im informellen Dokument INF.21 liefert die Vertreterin Belgiens verschiedene Antworten des Herstellers van Hool auf die von der Schweiz gestellten Fragen. **Hieraus geht hervor, dass die Tankcontainer eine gültige Zulassung für die Beförderung haben.**
82. Als Vertreter des CEFIC erläutert Herr Dr. Bieker (BASF) anhand der im informellen Dokument INF.23 wiedergegebenen Präsentation die näheren Hintergründe dieser neuen technologischen Entwicklung. Derzeit befänden sich Tankcontainer mit der Tankcodierung L4BH und L4DH im Einsatz. 50 Tankcontainer mit einem Berechnungsdruck von 10 bar würden momentan gebaut. Diese sollen hauptsächlich für Stoffe verwendet werden, für die momentan lediglich ein Berechnungsdruck von 4 bar vorgeschrieben sei.
83. Die neuen Tankcontainer würden auf neuen Tragwagen befördert, von denen **ca. 150 mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzausrüstungen geplant** seien. **Stoffe, für deren Beförderung in Kesselwagen Crashpuffer oder Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben sind, würden von BASF, auch wenn dies im RID nicht gefordert werde, in BASF Class Tankcontainern nur auf Tragwagen befördert, die ebenfalls mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzeinrichtungen ausgestattet seien.**
84. Auf die entsprechenden Nachfragen der Delegationen liefert der Vertreter des CEFIC die nachfolgenden Antworten:
- Wenn das RID für die Beförderung in Kesselwagen die Sondervorschriften für die Ausrüstung TE 22 und TE 25 vorsieht, werden die neuen Tankcontainer von BASF auf freiwilliger Basis im Rahmen des "Responsible Care" ausschließlich auf gleichermaßen ausgerüsteten Tragwagen befördert.
 - Die neuen Tankcontainer können grundsätzlich auch auf herkömmlichen Tragwagen befördert werden, bei denen allerdings die Tragzapfen wegen der höheren dynamischen Kräfte verstärkt werden müssen.
 - Das Gesamtgewicht von 90 Tonnen wird auch bei den neuen Tragwagen nicht überschritten.
 - Da die Tankcontainer **entweder leer und ungereinigt oder mit Füllungsgraden von mindestens 80 % befördert werden**, sind innerhalb des Tankcontainers keine Schwallbleche angebracht. **Bei Füllungsgraden über 80 % entstehen während der Beförderung keine gefährlichen Schwallbewegungen.**
85. Der Vertreter Österreichs sieht die Notwendigkeit, die für Kesselwagen geltenden Ausrüstungsvorschriften auch für die neuen Tragwagen zwingend vorzuschreiben, da nicht davon ausgegangen werden könne, dass jeder Anwender diese Ausrüstungsvorschriften auf freiwilliger Basis anwende.

86. Die Vertreter Deutschlands und der UIP erklären, dass ein hohes Marktinteresse an dieser neuen Technologie bestehe und deshalb so früh wie möglich Rechtssicherheit hergestellt werden müsse.
87. Die ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, dass die vorgestellte Innovation das Potenzial habe, die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern.
88. Die ständige Arbeitsgruppe vereinbart, eine detaillierte technische Diskussion in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu führen. Dabei sollen insbesondere Antworten auf die von der Schweiz in Absatz 10 des informellen Dokuments INF.18 gestellten Fragen geliefert und ein Vergleich der momentan geltenden Vorschriften für Tankcontainer und Kesselwagen vorgenommen werden. Gegebenenfalls sollte die Arbeitsgruppe auch Fragen in Bezug auf den Bau solcher Tankcontainer formulieren, die der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vorgelegt werden sollten. Darüber hinaus werden auch die übrigen Delegationen gebeten, Dokumente zu dieser Thematik einzureichen.
89. Der Vertreter der ERA fordert, dass vor einer Aufnahme der von BASF freiwillig angewendeten Maßnahmen in das Regelwerk eine Risikoanalyse durchgeführt werden müsste. Diese Risikoanalyse könnte in Form eines Testlaufs der vom ERA-Workshop zu Leitlinien für Risikoanalysen durchgeführten Arbeiten vorgenommen werden. Darüber hinaus könnte die neue Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (siehe Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/6 und Absätze 60 und 61) mit dieser Frage befasst werden.
90. Die Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird am 30. und 31. Januar 2018 in Hamburg stattfinden. Die Vertreter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande, der Schweiz, des Vereinigten Königreichs, der ERA, des CEFIC, der UIC und der UIP wünschen an dieser Sitzung teilzunehmen.

Sicherung gemäß Kapitel 1.10

91. Das Sekretariat der OTIF informiert die ständige Arbeitsgruppe, dass im Internet Handlungsanleitungen terroristischer Organisationen zum Entgleisen von Zügen zu finden seien. Das Sekretariat bittet die Delegationen, diese Informationen an die Sicherheitsbehörden und die Infrastrukturbetreiber in ihren jeweiligen Ländern weiterzureichen.
92. Der Vertreter der UIC erklärt, dass dies die allgemeine Eisenbahnsicherheit und insbesondere den Personenverkehr betreffe.

Beileidsbezeugungen

93. Die Arbeitsgruppe nimmt mit großer Traurigkeit vom Tod Jean-Daniel Dénervauds Kenntnis, der vor seiner Zurruesetzung im Jahre 2009 über dreißig Jahre als Sekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) einen großen Anteil an den erfolgreichen Arbeiten des RID-Fachausschusses hatte. Die Vorsitzende erinnert an seine zahlreichen Facetten und seinen unvergesslichen Humor. Sie bittet das Sekretariat, der Familie das tiefe Beileid der ständigen Arbeitsgruppe auszudrücken.

Dank

94. Die Vorsitzende und das Sekretariat danken der niederländischen Delegation für die sehr gute Organisation der Tagung und den schönen gemeinsamen Abend.
95. 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.

Nächste Tagungen

96. Die 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 28. bis 30. Mai 2018 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 30. Mai 2018 die 55. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der alle für die Ausgabe 2019 des RID vorgesehenen Änderungen genehmigt werden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Sitzungen ist der **13. April 2018**.
 97. Die 10. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in der Woche vom 19. bis 23. November 2018 in Polen stattfinden.
-

**Von der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

Am Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 vorzunehmende Änderungen:

Kapitel 1.2

- 1.2.1** [Die Änderung zur Begriffsbestimmung von "Schutzauskleidung" in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 1.6

- 1.6.1.46** [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 1.10

- 1.10.3** [Die Änderung zur Bem. in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 2.1

- 2.1.3.5.5** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

- "2.1.3.5.5** In der Fußnote 2 nach "(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 226 vom 6. September 2000, Seite 3)" einfügen:

"in der jeweils geänderten Fassung".

In der Fußnote 2 nach "(Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 312 vom 22. November 2008, Seiten 3-30)" einfügen:

"in der jeweils geänderten Fassung".

[Referenzdokument: informelle Dokumente INF.12 und INF.16]

- 2.1.5** Die Bem. 1 wird zu Bem.

Die Bem. erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Für Gegenstände, die keine offizielle Benennung für die Beförderung haben, ausgenommen UN 3537 bis UN 3548, und die nur gefährliche Güter im Rahmen der in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 7a zugelassenen begrenzten Mengen enthalten, siehe UN-Nummer 3363 und Sondervorschriften 301 und 672 des Kapitels 3.3."

Die Bem. 2 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

Kapitel 2.2

2.2.8 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

2.2.8.1.6.3.5 In der Bem. die Formel unter "Berechnung für die Verpackungsgruppe II" wie folgt ersetzen:

$$\frac{3(\text{conc A})}{5(\text{GCL VG II})} + \frac{2(\text{conc B})}{10(\text{SCL VG II})} = 0,8 < 1$$

Kapitel 3.2**Tabelle A**

Die Änderungsanweisungen zu den UN-Nummern 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 und 3157 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

"UN 2851, VG III" ändern in:

"UN 2581, VG III".

"UN 2852, VG III" ändern in:

"UN 2582, VG III".

"UN 2856, VG III" ändern in:

"UN 2586, VG III".

Bei der neuen Eintragung für die UN-Nummer 3536 in Spalte (5) "9A" ändern in:

"9".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

Bei der neuen Eintragung für die UN-Nummern 3536 in Spalte (20) die eckigen Klammern streichen.

Bei den neuen Eintragungen für die UN-Nummern 3537 bis 3548 in Spalte (19) die eckigen Klammern streichen.

Bei der neuen UN-Nummer 3545 in Spalte (3b) streichen:

"oder P2".

Kapitel 3.3

SV 251 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**385 –
499**

[Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

SV 392 [Die Änderung zur Tabelle in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

SV 670 [Die Änderungen zu Absatz b) (iii) in der französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

SV 674 [Die Änderung zur Tabelle in Absatz g) in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

In Absatz g), in der Fußnote a) zur Tabelle unter Schritt 3.1 in der Formel "≥" ändern in:

"=".

Kapitel 4.1

4.1.4.3

LP 905 [Die Änderung zu Absatz (2) in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

4.1.6.15 Bei der Norm "EN ISO 10297:2014 + A1:2017" die eckigen Klammern streichen.

Kapitel 4.3

4.3.4.1.3 Der erste Satz der Änderungsanweisung ändern in:

"Der erste Satz des zweiten Unterabsatzes erhält folgenden Wortlaut:".

Kapitel 5.2

5.2.2.1.12.1 [Die Änderungen in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

5.2.2.2.2 [Die Änderungen zur Tabelle in der englischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 5.3

5.3.1.2 In der zweiten Änderungsanweisung "Im Satz nach der Bem." ändern in:

"Im ersten Satz".

Kapitel 6.2

6.2.4.1 Bei der Norm "EN ISO 10297:2014 + A1:2017" die eckigen Klammern streichen.

Zusätzliche Änderungen:**Kapitel 1.1**

1.1.3.6.4 Am Ende "1000" ändern in:
 "einen berechneten Wert von 1000".
 [Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

1.1.3.8 streichen:
 "1.1.3.3,".
 [Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/3]

Kapitel 1.4

1.4.3.3 Am Ende folgende Bem. hinzufügen:
 "**Bem.** Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für Gase sind auf der Website der OTIF (www.otif.org) eingestellt, um den Befüller von Gaskesselwagen dabei zu helfen, seine Sicherheitspflichten, insbesondere in Bezug auf die Dichtheit von Kesselwagen zu erfüllen."
 [Referenzdokument: OTIF/CE/GTP/2017/8]

1.4.3.7.1 Am Ende folgende Bem. hinzufügen:
 "**Bem.** Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für Gase sind auf der Website der OTIF (www.otif.org) eingestellt, um den Entlader von Gaskesselwagen dabei zu helfen, seine Sicherheitspflichten, insbesondere in Bezug auf die Dichtheit von Kesselwagen zu erfüllen."
 [Referenzdokument: OTIF/CE/GTP/2017/8]

Kapitel 1.6

1.6.3.3.1 erhält folgenden Wortlaut:
 "**1.6.3.3.1** (gestrichen)".
 [Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

Kapitel 3.2**Tabelle A**

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1043	(15)	einfügen: "_". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]
2381	(11)	streichen: "TP39".

UN-Nummer	Spalte	Änderung
3148, VG I	(11)	streichen: "TP38".
3166	(15)	einfügen: "_". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]
	(20)	streichen: "90". [Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/1]
3171	(15)	einfügen: "_". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]
	(20)	streichen: "90". [Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/1]

Kapitel 4.2

4.2.5.3

TP 38 erhält folgenden Wortlaut:

"TP 38 (gestrichen)".

TP 39 erhält folgenden Wortlaut:

"TP 39 (gestrichen)".

Kapitel 4.3

4.3.3.5 Der Text beginnend ab "Tanks dürfen nicht zur Beförderung aufgegeben werden:" in einen neuen Unterabschnitt **4.3.3.6** verschieben.

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.8 und INF.16]

4.3.5 Nach der Sondervorschrift TU 40 einfügen:

"TU 41 (bleibt offen)".

Kapitel 7.5

7.5.7.1 Am Ende einen Verweis auf eine Fußnote 1) mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"¹⁾ Anleitungen für das Verstauen gefährlicher Güter können im «IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)» (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten) (siehe z. B. Kapitel 9 «Packing cargo into CTUs» (Verladen von Gütern in CTU) und Kapitel 10 «Additional advice on the packing of dangerous goods» (Zusätzliche Hinweise zum Verladen gefährlicher Güter)) entnommen werden. Weitere Anleitungen werden auch von zuständigen Behörden und Industrieverbänden zur Verfügung gestellt."

Die bisherige Fußnote 1 wird zu Fußnote 2.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

7.5.7.4 folgenden Satz hinzufügen:

"Sofern Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks und MEGC baubedingt keine Eckbeschläge umfassen, wie sie in der Norm ISO 1496-1 Series 1 Freight containers – Specification and testing – Part 1: General cargo containers for general purposes (Frachtcontainer der Serie 1 – Spezifikationen und Prüfungen – Teil 1: Allgemeine Frachtcontainer für allgemeine Anwendung) festgelegt sind, muss überprüft werden, ob die an den Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks oder MEGC verwendeten Systeme mit dem am Wagen verwendeten System kompatibel sind."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 in der geänderten Fassung]

7.5.7.6.1 In der Bem. streichen:

"und dem IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten)".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.16]

7.5.11 [Die Änderung zur Sondervorschrift CW 36 in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggaskesselwagen gemäß Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/8 mit folgenden Änderungen angenommen:

Befüllen von Kesselwagen (Untenbefüllung) für Gase:

1.7 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]**1.7.1** In Spalte 2 "und gesichert sind" ändern in:

"und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind".

In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Sicherstellen, dass die inneren Absperrventile dicht und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind."

2.1 In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Für das Befüllen sind die Bestimmungen der Betriebsanleitung des Kesselwagens einzuhalten."

3.2 In Spalte 3, im ersten Satz nach "Betriebsanleitung" einfügen:

"des Kesselwagens".

In Spalte 3 den zweiten Satz streichen.

3.2.1 In Spalte 2 "und gesichert sind" ändern in:

"und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind".

In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Sicherstellen, dass die inneren Absperrventile dicht und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind."

3.2.2 In Spalte 2 "und gesichert sind" ändern in:

"und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind".

Entladen von Kesselwagen (Untenentladung) für Gase:

2.1 In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Für das Entladen sind die Bestimmungen der Betriebsanleitung des Kesselwagens einzuhalten."

3.2.1 In Spalte 2 "und gesichert sind" ändern in:

"und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind".

In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Sicherstellen, dass die inneren Absperrventile dicht und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind."

Befüllen von Kesselwagen (Obenbefüllung) für Gase:

2.1 In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Für das Befüllen sind die Bestimmungen der Betriebsanleitung des Kesselwagens einzuhalten."

Entladen von Kesselwagen (Obenentladung) für Gase:

2.1 In Spalte 3 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Für das Entladen sind die Bestimmungen der Betriebsanleitung des Kesselwagens einzuhalten."

In der Fußnote 1 "vor der Befüllung" ändern in:

"vor dem Entladen".

Fehlerverzeichnis 2 zur RID-Ausgabe 2017 im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/7/Rev.1 mit folgenden Ergänzungen angenommen:

Kapitel 2.2

Folgende zusätzliche Korrektur einfügen:

2.2.62.1.12.1 Im ersten Satz "ansteckungsgefährliche Stoffe" ändern in:

"einen ansteckungsgefährlichen Stoff".

Kapitel 3.2

Tabelle A Folgende zusätzliche Korrektur einfügen:

UN-Nummer	Spalte	Korrektur
1185	(16)	streichen: "V8".

Kapitel 4.1

Folgende zusätzliche Korrektur einfügen:

"P 200 In der Tabelle 2 die zweite Zeile für UN 2189 Dichlorsilan streichen."

Kapitel 6.5

Folgende zusätzliche Korrektur einfügen:

"6.5.2.2.4 Der letzte Satz des ersten Unterabsatzes erhält folgenden Wortlaut:

"Sie müssen dauerhaft, lesbar und an einer Stelle angebracht sein, die gut sichtbar ist, wenn der Innenbehälter in die äußere Umhüllung eingesetzt ist."

Kapitel 6.8

6.8.2.4.6 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 7.5

7.5.11

CW 31 [Die Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

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**
Ms Patricia **Dörfler**
Mr Herbert **Plöderl**
Mr Robert **Weber**

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Bulgarie/Bulgarien/Bulgaria

Ms Radoslava **Genova-Pacheva**
Ms Marina **Stefanova-Kaneva**

Croatie/Kroatien/Croatia

Mr Branko **Mikulić**

Danemark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**

Espagne/Spainien/Spain

Mr Luis del Prado **Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

Mr Michel **Korhel**

Hongrie/Ungarn/Hungary

Mr István **Dibácsi**

Italie/Italien/Italy

Mr Benedetto **Legittimo**

Mr Rocco **Cammarata**

Mr Andrea Giuseppe **Ercole**

Ms Francesca **Belinghieri**

Mr Filippo **Abate**

Lettonie/Lettland/Latvia

Ms Marianna **Heislere**

Mr Valerijs **Stuppe**

Mr Dainis **Lacis**

Lituanie/Litauen/Lithuania

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

Ms Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Klaas **Tiemersma**

Mr Henk **Langenberg**

Mr Arjan **Walsweer**

Ms Mylene **Malipaard**

Mr Chris **Verstegen**

Pologne/Polen/Poland

Ms Joanna **Dolińska**

Mr Łukasz **Balcerak**

Mr Henryk **Ognik**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

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

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Mr Ian **Boddington**
Mr Arne **Bale**

Suède/Schweden/Sweden

Ms Katarina **Ström**
Mr Johan **Karlsson**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Mr Colin **Bonnet**

Turquie/Türkei/Turkey

Mr Mehmet Bülent **Özçelik**
Mr Zumer Koksal **Altintas**

Ukraine

Ms Liyudmyla **Bielova**
Ms Lyudmyla **Trygub**
Mr Anton **Pylypchuk**

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

Russia/Russie/Russland

Mr Alexandr **Khristolyubov**
Ms Elena **Goryacheva**

**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**
Mr Kyriakos **Doulis**

Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD) / Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) / Organization for Cooperation between Railways (OSJD)

Mr Reza **Lotfi**

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

CEFIC

Mr Erwin **Sigrist**
Mr Thorsten **Bieker**

UIC

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

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**

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**