

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

OTIF/RID/CE/2010-B

26. Januar 2011

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 49. Tagung des RID-Fachausschusses
(Luxemburg, 2. bis 4. November 2010)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
Genehmigung der Tagesordnung	1	3
Wahl des/der Vorsitzenden	2	3
Anwesenheit und Quorum	3	3
Erläuternde Bemerkungen zum Anhang C des COTIF	4	3
Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio (Italien)	5 – 11	3
Sonstige Anträge	12 – 41	4
Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur	42 – 52	9
Verschiedenes und Beendigung der Tagung	53 – 63	10
Anlage I:	Angenommene Texte	
Anlage II:	Vom RID-Fachausschuss überarbeitete Fassung der Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C des COTIF	
Anlage III:	Mitteilung über die Maßnahmen des italienischen Ministeriums im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter	
Anlage IV:	Teilnehmerliste	Dokument OTIF/RID/CE/2010-B/Add.1

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/504.2010 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/504.2010 vom 1. September 2010 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: WAHL DES/DER VORSITZENDEN

2. Herr Helmut Rein (Deutschland) wird als Vorsitzender wiedergewählt. Herr Arne Bale (Vereinigtes Königreich) wird als stellvertretender Vorsitzender gewählt.

TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM

3. Da **18** der 42 stimmberechtigten Mitgliedstaaten vertreten sind (siehe Anlage IV), ist das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig.

TOP 4: ERLÄUTERENDE BEMERKUNGEN ZUM ANHANG C DES COTIF

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/14 (Sekretariat)

4. Unter dem Vorbehalt der während der Sitzung vorgebrachten Bemerkungen und der innerhalb einer Frist von zwei Wochen beim Sekretariat eingehenden Vorschläge genehmigt der RID-Fachausschuss die vom Sekretariat vorgelegten Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C des COTIF, die auf der Grundlage der letzten Entscheidungen des RID-Fachausschusses überarbeitet wurden. Die auf der Grundlage der Bemerkungen überarbeitete Fassung der Erläuternden Bemerkungen ist in der Anlage II wiedergegeben.

TOP 5: MASSNAHMEN DER ITALIENISCHEN BEHÖRDEN NACH DEM UNFALL VON VIAREGGIO (ITALIEN)

Dokument: Sitzungsdokument Italiens ("Mitteilung über die Maßnahmen des italienischen Ministeriums im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter")

5. Der Vorsitzende erinnert daran, dass eine erste Diskussion der von den italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio beschlossenen Maßnahmen bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wegen der Nichtanwesenheit eines italienischen Vertreters vertagt werden musste (siehe vorläufiger Bericht [OTIF/RID/CE/GT/2010-A] Absätze 39 bis 42 und dessen Anlage I).
6. Der Vertreter Italiens erläutert anhand seines Sitzungsdokuments, dass allgemeine Untersuchungen nach dem Unfall von Viareggio ergeben hätten, dass die Dichtheit der Umschließungsmittel bei der Beförderung gefährlicher Güter nicht immer gewährleistet sei. Um diesen Zustand zu verbessern und um die Einhaltung der im RID enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten, sei insbesondere eine Checkliste eingeführt worden, die eine Rückverfolgbarkeit der Kontrollen sicherstellen soll. Dabei sei jedoch darauf geachtet worden, keine Kontrollen vorzusehen, die über die im RID bereits geforderten hinausgehen. Er betont, dass diese Checklisten nur im nationalen Verkehr vorgeschrieben seien und im internationalen Verkehr nach Italien durch Sichtkontrollen an der Grenze ersetzt würden.

7. Die nach einem Probezeitraum von drei Monaten gesammelten Erfahrungen sollten evaluiert werden und gegebenenfalls in Vorschlägen an den RID-Fachausschuss resultieren. Die von Italien in seinem Sitzungsdokument dargestellten Maßnahmen sowie der Wortlaut der neuen italienischen Vorschriften sind in der Anlage III zu diesem Bericht enthalten.
8. Von einigen Staaten und Nichtregierungsorganisationen wird in Frage gestellt, ob die Art und Weise, wie diese neuen Maßnahmen umgesetzt wurden, den Vorschriften des Kapitels 1.9 RID und den Vorschriften der Richtlinie 2008/68/EG entspricht, wonach unter anderem die Mitgliedstaaten über das Sekretariat der OTIF bzw. die Europäische Kommission zu informieren sind. Dieses Verfahren wäre auch dem italienischen Ansatz der Verstärkung der Kontrollen dienlich gewesen, weil auch die übrigen Mitgliedstaaten ihrerseits ihre Kontrolltätigkeit hätten ausweiten können, um eventuell bestehende Sicherheitsprobleme abzustellen. Insbesondere die Beifügung einer Checkliste zum Beförderungspapier wird als neue Pflicht angesehen, die das RID bisher nicht vorsieht.
- 8a. Staaten- wie auch Bahn-Vertreter kritisieren die Anforderung lückenloser Kontrollen von Kesselwagen an der Grenze, die ihrer Ansicht nach vorhersehbar zu Behinderungen im Bahnverkehr führen mussten. Stattdessen hätte man erwartet und würde das auch für die Zukunft begrüßen, dass festgestellte Mängel den übergebenden Bahnen und den für diese und die Befüller zuständigen Verwaltungen zur zielsicheren Verfolgung mitgeteilt werden.
9. Der Vertreter Italiens wird gebeten, gemäß Unterabschnitt 1.8.5.2 dem RID-Fachausschuss bzw. der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einen endgültigen Unfallbericht oder gegebenenfalls einen Zwischenbericht über den Eisenbahnunfall von Viareggio vorzulegen, damit dort die gefahrgutrechtlichen Konsequenzen des Unfalls auch im Hinblick auf die aktuellen Überlegungen zu Entgleisungsdetektoren diskutiert und gegebenenfalls Maßnahmen abgeleitet werden können.
10. Der Vertreter Italiens wird darüber hinaus gebeten, dem RID-Fachausschuss eine förmliche Begründung für die nationale Vorschrift des Beifügens einer Checkliste zum Beförderungspapier zu liefern und gegebenenfalls einen Antrag auf Änderung des RID zu unterbreiten.
11. Da der Abschnitt 1.8.1 behördliche Kontrollen **zur Einhaltung der Vorschriften** für die Beförderung gefährlicher **Güter nicht** verpflichtend vorschreibt, sollte – auch von Seiten der Europäischen Kommission im Gefahrgutregulierungsausschuss – geprüft werden, ob eine mit dem Straßenverkehr vergleichbare Kontrollrichtlinie entwickelt werden sollte. Darüber hinaus müsste geprüft werden, ob die für den Beförderer vorgeschriebenen Kontrollen, die momentan nur im Rahmen repräsentativer Stichproben erfolgen müssen (siehe Absatz 1.4.2.2.1 RID), wie im Straßenverkehr systematisiert werden sollten.

TOP 6: SONSTIGE ANTRÄGE

Kennzeichnung von Kesselwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/15 (Deutschland)

12. In seinem Dokument weist der Vertreter Deutschlands auf redaktionelle Unterschiede in der Terminologie zwischen den Absätzen 6.8.2.5.2 (alle Klassen) und 6.8.3.5.6 (Klasse 2) RID bei der Kennzeichnung von Kesselwagen hin, die bei Kesselwagen für Gase der Klasse 2 in verschiedenen Fällen dazu geführt hätten, dass die Kennzeichnung an irgendeiner Stelle des Kesselwagens angebracht wurde. Er schlägt deshalb eine Anpassung des Wortlauts in Absatz 6.8.3.5.6 und eine Übergangsvorschrift in Abschnitt 1.6.3 vor.
13. Das Sekretariat weist darauf hin, dass das von Deutschland angesprochene Problem in der englischen Fassung auch den Absatz 6.8.2.5.2 betreffe, so dass in der englischen Fassung des Dokuments die Übergangsvorschrift auch auf den Absatz 6.8.2.5.2 ausgedehnt worden sei.

14. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag Deutschlands mit folgenden Änderungen an (siehe auch Anlage I):
- Der ursprüngliche Begriff "Tank" wird beibehalten, da bei einer eventuell vorhandenen Isolierung, die Bestandteil des Tanks und nicht des Tankkörpers ist, die Kennzeichnung aus Gründen der Sichtbarkeit **nicht auf dem Tankkörper selbst, sondern auf dem Schutzmantel** der Isolierung vorgenommen werden muss.
 - Da eventuell eine Tafel für die Aufnahme der vorgeschriebenen Angaben nicht ausreicht, sollten wie im bestehenden Text des Absatzes 6.8.3.5.6 auch mehrere Tafeln zugelassen sein.
 - Der Wortlaut der Übergangsvorschrift wird an die bereits bestehenden Übergangsvorschriften angepasst.
15. Der Vertreter Deutschlands wird prüfen, inwieweit die vorgenommenen Änderungen auch auf die Kennzeichnung von Tankfahrzeugen und Tankcontainern Auswirkungen haben, und gegebenenfalls der Gemeinsamen Tagung einen Antrag unterbreiten.

Publikation des CIT bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/16 (CIT)

16. Der Vertreter des CIT legt dem RID-Fachausschuss die in der Folge der Überarbeitung des Kapitels 7.7 RID revidierte Publikation des CIT bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen vor. Diese Publikation diene den Beförderungsunternehmen als Beispiel, wie sie Reisende über Einschränkungen informieren können. Er ergänzt, dass eine Unterteilung in Hand- oder Reisegepäck einerseits und Mitnahme von gefährlichen Gütern in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) andererseits gewählt worden sei, weil nicht alle Beförderungsunternehmen über ein Angebot "Auto im Reisezug" verfügen.
17. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass es nicht Aufgabe des RID-Fachausschusses sei, eine rechtsförmliche Genehmigung abzugeben. Es sei richtig, in dieser Publikation nicht das gesamte theoretische Recht, sondern lediglich einen praxisrelevanten Auszug abzubilden.
18. Der RID-Fachausschuss nimmt von der revidierten Publikation des CIT Kenntnis und gibt dem Vertreter des CIT verschiedene Anregungen, die dieser in eine überarbeitete Fassung der **zum 1. Januar 2011 zu veröffentlichenden Publikation für die CIT-Mitglieder einarbeiten wird. Diese überarbeitete Fassung der Publikation wird er dem RID-Fachausschuss ebenfalls zur Kenntnis bringen.** Der Vertreter des CIT wird gebeten, den RID-Fachausschuss auch in Zukunft über eventuelle Änderungen in der Publikation zu informieren.

Unterabschnitt 1.3.2.2 – Aufgabenbezogene Unterweisung

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/17 (Schweden)

19. Der Vertreter Schwedens weist in seinem Dokument darauf hin, dass die Unterweisung des Personals, das für die technische Kontrolle der für die Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Wagen zuständig ist, gemäß Absatz 1.3.2.2.2 b) durch den Verweis auf das UIC-Merkblatt 471-3 zu höheren Anforderungen führe, als dies in den Pflichten des Absatzes 1.4.2.2.1 vorgegeben sei. Darüber hinaus müsste berücksichtigt werden, dass nicht alle Eisenbahnunternehmen dieses UIC-Merkblatt anwenden.

20. Der RID-Fachausschuss spricht sich nach einer kurzen Diskussion mehrheitlich für den Vorschlag 1 aus, d.h. für die Aufnahme eines Verweises auf die Anforderungen des Absatzes 1.4.2.2.1, der wiederum die Anwendung des UIC-Merkblattes 471-3 zulässt. Der bisherige Klammerzusatz ("nur für Mitarbeiter, die die in Absatz 1.4.2.2.1 beschriebenen Kontrollen vornehmen") wird beibehalten (siehe Anlage I).

Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbenen Tafeln an Wagen und Wechselbehältern

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/18 (Schweden)

21. In seinem Diskussionspapier zeigt der Vertreter Schwedens Unterschiede bei der Anbringung von Großzetteln (Placards) und der orangefarbenen Kennzeichnung auf, die sich durch die **Akzeptanz** der Kennzeichnungsvorschriften des ADR im Huckepackverkehr ergeben hätten.

Definition von orangefarbenen Tafeln ohne Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummer im RID

22. In einem ersten Punkt stellt der Vertreter Schwedens fest, dass im RID eine dem Absatz 5.3.2.2.1 ADR vergleichbare Aussage fehle, wonach in bestimmten Fällen orangefarbene Tafeln ohne Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und ohne UN-Nummer zugelassen sind, obwohl diese Tafeln ab dem 1. Januar 2011 auch im Huckepackverkehr verwendet werden dürfen.
23. Der RID-Fachausschuss hält eine vergleichbare Vorschrift im RID für nicht erforderlich, weil auch der Absatz 1.1.4.2.1 bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, Kennzeichnungen des IMDG-Codes zulässt, die im RID nicht definiert sind. Der Unterabschnitt 1.3.2.2 RID, der eine Schulung des Personals über die für andere Verkehrsträger geltenden Vorschriften vorsieht, wenn die Beförderung gefährlicher Güter multimodale Beförderungsvorgänge umfasst, wird in diesem Zusammenhang als ausreichend angesehen.

Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wechselbehältern

24. In einem weiteren Punkt stellt der Vertreter Schwedens fest, dass im Schienenverkehr abhängig davon, ob ein Wechselbehälter mit Versandstücken im kombinierten Verkehr oder auf einem Anhänger im Huckepackverkehr befördert wird, unterschiedliche Anforderungen für das Anbringen von Großzetteln gelten.
25. In einem Rückblick erläutert der Vorsitzende, dass zum Anbringen von Großzetteln an Wechselbehältern in der WP.15 und im RID-Fachausschuss unterschiedliche Meinungen beständen. Während im RID-Fachausschuss immer die Ansicht vertreten worden sei, dass ein Wechselbehälter, der gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 als Container gilt, wie ein Container zu kennzeichnen sei, sei es den Straßenverkehrsverbänden in der WP.15 gelungen, für Wechselbehälter eine erleichterte Kennzeichnung durchzusetzen. Diese Erleichterungen gelten jedoch gemäß der Bem. zu Unterabschnitt 5.3.1.2 ADR nicht für im kombinierten Verkehr Straße/Schiene beförderte Wechselbehälter und gemäß der Bem. zu Unterabschnitt 5.3.1.3 ADR nicht für Trägerfahrzeuge, auf denen Wechselbehältern im kombinierten Verkehr Straße/Schiene befördert werden. Er weist darauf hin, dass eine Änderung der RID-Kennzeichnungsvorschriften für Wechselbehälter wiederum zu einer Abweichung zu den Kennzeichnungsvorschriften für Container führen würde.

26. Während einige Delegationen eine erneute Anpassung der Kennzeichnungsvorschriften des RID an das ADR für nicht notwendig erachten und eine sicherheitstechnische Begründung fordern, sind andere Delegationen der Ansicht, dass auch im Eisenbahnverkehr eine orange-farbene Blanko-Kennzeichnung allgemein ausreichend sein könnte, da die sich aus den Großzetteln ergebende Information unter anderem durch die Informationspflicht gegenüber dem Infrastrukturbetreiber bereits auf andere Weise vorliegt.
27. Der Vertreter Österreichs macht deutlich, dass es erforderlich sei, eine ab dem 1. Januar 2011 entstehende Unklarheit zu beseitigen, die sich daraus ergebe, dass auf Anhängern beförderte Wechselbehälter gemäß Absatz 1.1.4.4.2 a) RID zwar nur mit der orangefarbenen Blanko-Kennzeichnung versehen sein müssten, diese vereinfachte Kennzeichnung nach der Bem. zu den Unterabschnitten 5.3.1.2 und 5.3.1.3 ADR jedoch im kombinierten Verkehr Straße/Schiene und damit auch im Huckepackverkehr nicht zugelassen und somit die für Container geltenden Kennzeichnungsvorschriften anzuwenden seien.
28. Der Vertreter Schwedens wird gebeten, zusammen mit Vertretern anderer interessierter Staaten bis zur nächsten Tagung des RID-Fachausschusses einen Textvorschlag zu unterbreiten, der das Gesamtsystem des Abschnitts 5.3.1 RID in Zusammenhang mit den Bem. zu den Unterabschnitten 5.3.1.2 und 5.3.1.3 ADR berücksichtigt. Neben der Option der allgemeinen Zulassung orangefarbener Blanko-Kennzeichnungen auf Wechselbehältern, könnte auch die Option der Zulassung orangefarbener Blanko-Kennzeichnungen für Wechselbehälter auf im Huckepackverkehr beförderten Anhängern unter nachträglicher Anpassung der genannten Bem. im ADR vorgeschlagen werden.
29. Sollte die Entscheidung des RID-Fachausschusses im November 2011 dazu führen, dass Hinweise im ADR angepasst werden können, könnten diese auch noch der 92. Tagung der WP.15 im Mai 2012 mitgeteilt werden.

Absatz 5.4.1.2.2 d) RID

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/19 (UIC)

30. In seinem Antrag bittet der Vertreter der UIC den RID-Fachausschuss um Prüfung, ob die Bestimmung in Absatz 5.4.1.2.2 d) (Angabe des frühesten Öffnungszeitpunkts der Sicherheitsventile) grundsätzlich notwendig ist und falls ja, auch auf Beförderungen leerer, ungeeigneter Kesselwagen, ortsbeweglicher Tanks und Tankcontainer angewendet werden muss. Er erinnert daran, dass sich der RID-Fachausschuss bei seiner 40. Tagung für die Beibehaltung des Vermerks im Beförderungspapier ausgesprochen habe, das Problem frühzeitig öffnender Ventile jedoch fortbestehe.
31. Die Diskussion ergibt, dass das Ziel der Regelung darin besteht, sicherzustellen, dass das Gas während der gesamten Beförderung im Tank verbleibt, und dass die Streichung des Vermerks keine Lösung darstellt. Vielmehr sollte überlegt werden, ob das für ortsbewegliche Tanks geltende internationale System, das die Bestimmung einer Referenzhaltezeit gemäß Absatz 6.7.4.2.8 und einer tatsächlichen Haltezeit gemäß Unterabschnitt 4.2.3.7 und eine Angabe dieser Zeiten auf dem Tank vorsieht, Vorteile gegenüber einer Angabe im Beförderungspapier aufweist.
32. Der Vertreter der Niederlande macht jedoch darauf aufmerksam, dass die derzeitige Bestimmung, wonach sich der Absender Gedanken zur Beförderungsdauer machen muss, auch für den Beförderer von Vorteil sei.
33. Der Vertreter der UIC wird gebeten, für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen erneuten Antrag vorzubereiten, der auf die Diskussionen im RID-Fachausschuss eingeht und in dem auch das Abstellen technischer Ursachen für ein frühzeitiges Abblasen (z.B. mangelhafte Isolierungen) näher betrachtet werden sollte.

Beförderung gefährlicher Güter in begrenzten Mengen – Anbringung verkleinerter Kennzeichnungen an Wagen

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/20 (UIC)

34. Der Vertreter der UIC schlägt in seinem Antrag vor, in Anlehnung an Absatz 5.3.1.7.4 auch in Abschnitt 3.4.15 die Möglichkeit einer Verkleinerung der Kennzeichnungen für begrenzte Mengen an Wagen vorzusehen.
35. Der Vertreter Schwedens sieht auch die Notwendigkeit, in Absatz 5.3.1.7.1, der eine allgemeine Beschreibung der Großzettel enthält, auf die Ausnahme des Absatzes 5.3.1.7.4 hinzuweisen. Im Gegensatz zum ADR enthalte das RID in Absatz 5.3.1.7.4 momentan keinerlei Bedingungen für die Anbringung verkleinerter Großzettel. Aus Gründen der Harmonisierung sollte die Verkleinerung von Kennzeichnungen für begrenzte Mengen in der Gemeinsamen Tagung behandelt werden.
36. Der Vorsitzende bittet darum, dass ein eventueller neuer Antrag eine ausreichende Begründung dafür enthalten sollte, welche technischen Gegebenheiten an Eisenbahnwagen das Anbringen von Großzetteln normaler Größe **schwierig gestalten**.

Klärung von Fachfragen im Zusammenhang mit der Auslegung des RID

Informelles Dokument: INF.3 (UIP)

37. Der Vertreter der UIP weist in seinem Diskussionspapier auf Probleme hin, die insbesondere für Kesselwagen durch die zeitliche Begrenzung von Baumusterzulassungen oder deren Zurückziehen auf Grund von Änderungen der technischen Vorschriften entstehen. Diese zeitliche Begrenzung oder das Zurückziehen könne dazu führen, dass der Kesselwagen nach Ablauf oder Zurückziehen der Baumusterzulassung zwar durch eventuelle Übergangsvorschriften im unveränderten Zustand weiterbetrieben werden darf, dass aber für Umbauten, die wegen wechselnder Kundenanforderungen im Kesselwagenbereich häufiger vorgenommen werden, eine vollständig neue Zulassung des Kesselwagens erforderlich wird. Bisher seien Umbauten auf der Grundlage von Ergänzungen zu den zeitlich unbegrenzt gültigen Baumusterzulassungen möglich gewesen.
38. Das zweite im Diskussionspapier der UIP beschriebene Problem bezieht sich auf den Umstand, dass es heute keine separaten Baumusterzulassungen für einzelne Teile eines Tanks, sondern nur eine einzige Baumusterzulassung für den gesamten Tank mit seiner Ausrüstung gibt. Dies könne zu Schwierigkeiten beim Austausch verschiedener Teile führen.
39. Der Vorsitzende regt an, ähnlich wie bei Druckgefäßen oder für die einzelnen Komponenten eines Straßenfahrzeugs (siehe Unterabschnitt 9.1.2.2 ADR) ein System für die separate Baumusterzulassung von verschiedenen Teilen einzuführen.
40. Da wegen der späten Vorlage des Dokuments eine vertiefte Diskussion nicht möglich und wegen der möglichen Auswirkungen auf Tankfahrzeuge und Tankcontainer eine Erörterung in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erforderlich ist, wird der Vertreter der UIP gebeten, seinen Antrag der Tank-Arbeitsgruppe der nächsten Gemeinsamen Tagung als offizielles Dokument zu unterbreiten.
41. Da gemäß Unterabschnitt 1.6.3.37 bestehende Baumusterzulassungen spätestens bis Ende Dezember 2012 überprüft und mit den Vorschriften des Absatzes 1.8.7.2.4 oder 6.8.2.3.3 in Übereinstimmung gebracht werden müssen, ist eine dringende Lösung der Problematik angezeigt. Der Vertreter der UIP bittet die Mitgliedstaaten bis dahin um eine pragmatische Vorgehensweise.

TOP 7: INFORMATIONEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHN-AGENTUR (ERA)

Informelles Dokument: INF.2 (ERA)

Entgleisungen

42. Der Vertreter der ERA berichtet, dass im Rahmen der Studien zur Entgleisungsdetektion derzeit vom Auftragnehmer Det Norske Veritas (DNV) die von verschiedenen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern implementierten Sicherheitsmaßnahmen zusammengetragen werden, durch die entweder Entgleisungen verhindert oder die Folgen einer Entgleisung begrenzt werden. Darüber hinaus würden Informationen über alle auf dem Markt erhältlichen Produkte gesammelt.
43. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Entscheidung zur Einführung von Entgleisungsdetektoren auf Wunsch der Europäischen Kommission aufgeschoben worden sei und dass die Europäische Kommission den RID-Fachausschuss bis November 2011 in die Lage versetzen müsse, eine Entscheidung zu treffen, damit diese im RID 2013 berücksichtigt werden könne. Er betont, dass es wichtig sei, dass DNV auch Informationen bei denjenigen Stellen einhole, die sich in der Vergangenheit intensiv mit Fragen der Entgleisungsdetektion befasst hätten (z.B. Fa. Knorr-Bremse, UIC-Eisenbahnunternehmen und Anwender, die auf freiwilliger Basis Entgleisungsdetektoren einsetzen (SBB, Wascosa)). Darüber hinaus sollten auch Unfallauswertungen miteinbezogen werden (z.B. Entgleisung eines Zuges mit Chlor-Kesselwagen am 28. Februar 2005 in Ledsgård (Schweden), Eisenbahnglück in Viareggio).
44. Der Vertreter der ERA erläutert, dass die **Ergebnisse der Studie im Juni 2011 vorliegen sollten. Dieser Beitrag werde von der ERA für die Vorbereitung einer Folgenabschätzung und einer Empfehlung verwendet, die in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Planung (siehe informelles Dokument INF.9 der 47. Tagung des RID-Fachausschusses) bis März 2012 der Europäischen Kommission vorgelegt werden sollten.**
45. Der Vertreter der UNIFE weist darauf hin, dass die Fa. Wabtec MZT in Mazedonien laut eigenen Angaben eine UIC-Zulassung für einen Entgleisungsdetektor erhalten habe, der dem von Knorr-Bremse sehr ähnlich sei.
46. Der Vertreter der ERA wird gebeten, bei der nächsten, für den Oktober 2011 vorgesehenen Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" die Zwischenresultate der Studie vorzustellen.

Telematik-Taskforce

47. Der Vertreter der ERA erklärt, dass ERA Teilnehmer der vom RISC-Ausschuss der Europäischen Kommission eingesetzten Telematik-Taskforce sei und diese über die ersten Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung informiert habe, die **möglicherweise für die Überarbeitung der TSI TAF (Telematic Applications Freight – Telematik-anwendungen für den Güterverkehr) relevant sein** könnten.
48. Der vorläufige Entwurf der überarbeiteten TSI **TAF** solle bis spätestens Ende April 2011, die endgültige überarbeitete Fassung bis spätestens Ende Oktober 2011 vorliegen.
49. Der Vorsitzende äußert den Wunsch, dass ein Mitglied der Taskforce an der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung teilnimmt, um dort Rückmeldungen aus der Taskforce einzubringen.

Für die Instandhaltung zuständige Stellen

50. Der Vertreter der ERA informiert den RID-Fachausschuss über **die beschlossene Einführung** eines Zertifizierungssystem für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und den Entwurf einer diesbezüglichen europäischen Verordnung.
51. Als Folge der Diskussion wird der Vertreter der ERA gebeten, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses kurze Informationen zu liefern, ob aus dem Zertifizierungssystem Auswirkungen auf Unternehmen für die Instandhaltung von Kesselwagen auf der Basis des RID entstehen. Sollte dies der Fall sein, müsste eine Regelung im RID erfolgen. Durch die Einführung von Qualitätssicherungssystemen könnten für Tanks von Kesselwagen vergleichbare Qualitätsanforderungen aufgestellt werden, wie sie beispielsweise bereits für Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Druckgefäße bestehen.
52. Der Vorsitzende dankt dem Vertreter der ERA für die vorgelegten Informationen. Der Vertreter der ERA bittet die Mitgliedstaaten, ihm über das Sekretariat der OTIF Wünsche hinsichtlich des Inhalts der Informationen zu übermitteln. In diesem Zusammenhang wünscht der Vertreter der Schweiz Informationen über die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF, um eine Harmonisierung des Eisenbahnsystems über die Europäische Union hinaus sicherzustellen.

TOP 8: VERSCHIEDENES UND BEENDIGUNG DER TAGUNG

Unterbreitung von Dokumenten

53. Der Vertreter des CEFIC bemängelt, dass verschiedene Dokumente erst kurz vor der Tagung unterbreitet worden seien, was eine interne Abstimmung unmöglich gemacht habe.
54. Das Sekretariat weist darauf hin, dass diese Tagung des RID-Fachausschusses bei strenger Auslegung des Artikels 11 § 3 der Geschäftsordnung hätte abgesagt werden müssen, weil nur ein einziges Dokument rechtzeitig unterbreitet worden sei.
55. Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass die im Vergleich zu anderen Gremien im Gefahrgutbereich kurze Unterbreitungsfrist von sechs Wochen vor Beginn der Tagung beibehalten werden sollte, die Festlegung einer Frist für informelle Dokumente jedoch nicht sinnvoll ist.
56. Um die Planbarkeit der Tagungen des RID-Fachausschusses zu verbessern, wird das Sekretariat die Mitgliedstaaten zwei Wochen vor der Versendung der vorläufigen Tagesordnung für die nächste Tagung anschreiben und Informationen zu beabsichtigten Dokumenten erbiten. Das Sekretariat wird dem RID-Fachausschuss diesbezüglich auch einen Antrag auf Änderung der Geschäftsordnung vorlegen.

Verabschiedung von Frau Linda Becker (Luxemburg)

57. Der Vorsitzende dankt Frau Linda Becker (Luxemburg) für die Organisation dieser Tagung und drückt sein Bedauern aus, dass sie den Gefahrgutbereich bereits nach kurzer Zeit wieder verlasse, um sich neuen Tätigkeiten im luxemburgischen Verkehrsministerium zu widmen. Im Namen des RID-Fachausschusses wünscht er ihr viel Freude und Erfüllung an ihrer neuen Arbeitsstelle.

Verabschiedung von Herrn Michel Lambermont (Belgien)

58. Der Vorsitzende dankt Herrn Michel Lambermont (Belgien) für seine über siebenjährige Mitarbeit im RID-Fachausschuss und für seine Beiträge, die sich nicht nur auf das RID beschränkt, sondern auch die allgemeine Eisenbahnsicherheit einbezogen hätten.

Verabschiedung von Herrn Franz Braun (Deutschland)

59. Der Vorsitzende dankt Herrn Franz Braun (Deutschland) für die zahlreichen Dokumente und seine langjährige Praxiserfahrung, die er in den RID-Fachausschuss eingebracht habe.

Verabschiedung von Herrn Max Krieg (CIT)

60. Der Vorsitzende dankt Herrn Max Krieg (CIT) für seine über zwanzig Jahre dauernde Begleitung der Arbeiten des RID-Fachausschusses, in der er immer wieder Implikationen auf andere Rechtsbereiche deutlich gemacht habe, was zum Erfolg des RID beigetragen habe.
61. Der Vorsitzende wünscht den Herren Lambermont, Braun und Krieg im Namen des RID-Fachausschusses einen glücklichen und gesunden Ruhestand.

Nächste Tagung

62. Die 50. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 21. bis 25. November 2011 in Schweden stattfinden.

Dank

63. Der Vorsitzende dankt der luxemburgischen Delegation für die Organisation dieser Tagung. Er dankt den Dolmetschern und dem Sekretariat für ihre ausgezeichnete Arbeit.

Von der 49. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene Texte

1.3.2.2.2 b) Der zweite Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– Durchführung der in Absatz 1.4.2.2.1 beschriebenen Kontrollen (nur für Mitarbeiter, die die in Absatz 1.4.2.2.1 beschriebenen Kontrollen vornehmen);".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2010/17 in der geänderten Fassung]

1.6.3 Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"1.6.3.xx Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2013 gemäß den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2013 geltenden Vorschriften für die Kennzeichnung nach Absatz 6.8.3.5.6 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Januar 2013 vorzunehmenden wiederkehrenden Prüfung nach den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften gekennzeichnet sein."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2010/15 in der geänderten Fassung]

6.8.2.5.2 Im Einleitungssatz in der linken Spalte "(auf dem Tank selbst oder auf einer Tafel)" ändern in:

"(auf dem Tank selbst oder auf Tafeln)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2010/15 in der geänderten Fassung]

6.8.3.5.6 **Im Einleitungssatz in der linken Spalte** "oder auf Tafeln" ändern in:

"(auf dem Tank selbst oder auf Tafeln)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2010/15 in der geänderten Fassung]

**Vom RID-Fachausschuss überarbeitete Fassung der Erläuternden Bemerkungen
zum Anhang C des COTIF**

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Erläuternde Bemerkungen¹

Allgemeines

1. Die erste internationale Regelung der Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände war in § 1 der Ausführungsbestimmungen und deren Anlage 1 zum Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 enthalten. Die Vorschriften dieser Anlage waren rein frachtvertragliche Bedingungen, die den Absendern der betreffenden gefährlichen Stoffe und Gegenstände auferlegt waren. Ziel war die Wahrung der Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Eisenbahnbetrieb. Die Rechtsfolge bestand in der Möglichkeit der Eisenbahn, bei Nichteinhaltung der Bedingungen die Beförderung – trotz grundsätzlich bestehender Beförderungspflicht – abzulehnen. Nach der damaligen Rechtslage war es der Eisenbahn aber nicht verboten, solche Güter zu befördern. Sie konnte vielmehr bei Abschluss eines Beförderungsvertrages dem Absender gegenüber zivilrechtlich die Einhaltung seiner Verpflichtungen verlangen, die sich aus diesen besonderen Beförderungsbedingungen ergeben, und bei allfälligen Schäden Ersatz vom Absender fordern.
2. Im Verlauf der Weiterentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat sich – mehr oder weniger unmerklich – der Akzent verschoben: Aus einer Regelung privatrechtlichen Inhalts wurden Schutzvorschriften, die heute eher als öffentlichrechtliche Vorschriften qualifiziert werden.
3. Ein wesentliches Problem der Systematik des RID bis zur ersten umstrukturierten Fassung 2001 bestand darin, dass dieses gemäß seiner Randnummer 1 Absatz 1 die Vollzugsordnung zu Artikel 4 Buchst. d) und Artikel 5 § 1 Buchst. a) CIM 1980 war. Der Anwendungsbereich des RID war damit grundsätzlich vom Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) abhängig. Daraus ergaben sich drei bedeutsame formelle Einschränkungen:
 - Das RID ist nur auf internationale Beförderungen anzuwenden.
 - Es ist nur auf Beförderungen auf eingetragenen CIM-Linien anzuwenden.
 - Die Beförderung muss auf Grund eines CIM-Frachtvertrages mit einem CIM-Frachtbrief erfolgen.

Sicherheitsbestimmungen, die dem Schutz von Menschen, Umwelt und Gütern dienen, müssen aber von solchen formalen Einschränkungen unabhängig anwendbar sein. Mittlerweile gilt das RID auf Grund der Richtlinie 2008/68/EG² ~~vom 24. September 2008~~ über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie) für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) **grundsätzlich** auch für innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn und für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar unabhängig von einem CIM-Beförderungsvertrag und unabhängig vom verwendeten Beförderungsdoku-

¹ Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche des RID. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

² [Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 260 vom 30. September 2008, Seite 13.](#)

ment.

4. Konkrete Schwierigkeiten aus der vor dem COTIF 1999 geltenden rechtlichen Konstruktion des RID sind im Zusammenhang mit der Beförderung bahneigener ungereinigter leerer Kesselwagen, leerer Tankcontainer sowie leerer Wagen und leerer Kleincontainer, in denen gefährliche Güter befördert worden sind, aufgetreten. Diese Beförderungen erfolgen durch die Eisenbahn ohne Abschluss eines CIM-Frachtvertrages und unterlagen somit nicht dem RID. Übergangsweise wurde dieses Problem durch eine einheitliche Zusatzbestimmung der Eisenbahnen (DCU Nr. 2 der Eisenbahnen zu Art. 28 CIM 1980) gelöst, die dem Empfänger des vorangegangenen "Volltransports" bestimmte Verpflichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit bei anschließendem "Leertransport" auferlegt.
5. Der CIM-Frachtvertrag beginnt mit der Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief zur Beförderung und endet mit der Ablieferung des Gutes. Die Be- und Entladetätigkeiten liegen häufig außerhalb dieses Zeitraumes, insbesondere bei der Beförderung ganzer Wagenladungen. Die typischen Gefahren im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter sind also nicht auf den Zeitraum der Dauer des Frachtvertrages beschränkt. Auch richten sich die Verpflichtungen, die sich aus dem RID ergeben, nicht nur an die Parteien des Frachtvertrages (Absender, Empfänger und Frachtführer). Ein konkretes Beispiel bilden die Regelungen betreffend Gasrückführungen (sog. Gaspendelanschlüsse), die Verpflichtungen für den **Belader Befüller** und den Entlader schaffen, selbst wenn diese nicht direkt als Absender oder Empfänger am Frachtvertrag beteiligt sind.
6. In **legistischer rechtstechnischer** Hinsicht war das bis zum 31. Dezember 2000 geltende RID unbefriedigend: In der Regel waren die Adressaten der verschiedenen Pflichten nicht klar bezeichnet. Im Interesse der Sicherheit war es aber wünschenswert, im RID selbst größere Klarheit hinsichtlich der Personen zu schaffen, die eine Verpflichtung nach dem RID trifft.
7. Auf der Grundlage einer ausführlichen Darstellung der Bereiche, in denen die derzeitige Konzeption und Systematik des RID Schwierigkeiten bereiten, führte das Zentralamt im Jahr 1992 bei den Mitgliedstaaten eine Umfrage über ihre Haltung zu einer allfälligen Umgestaltung des RID durch. Von den insgesamt 20 Staaten, die geantwortet hatten, sprachen sich 17 für die vom Zentralamt vorgeschlagene Umgestaltung des RID aus. Auf Grund dieses Ergebnisses setzte der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (RID-Fachausschuss) bei seiner 29. Tagung (22. bis 26. März 1993) eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz Österreichs ein. Diese Arbeitsgruppe konnte die zweite Lesung des vom Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Zentralamt ausgearbeiteten Grundlagenpapiers vom 10. September 1993 bei ihrer 6. Tagung (28. bis 31. Oktober 1996) abschließen. Das Ergebnis dieser Arbeiten samt erläuternden Bemerkungen wurde der 4. Generalversammlung (Athen, 8. bis 11. September 1997) als Informationsdokument AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997 vorgelegt und von dieser zur Kenntnis genommen (Schlussdokument, Ziff. 7.2).
8. Das Grundkonzept sah die Schaffung eines eigenen selbständigen Anhangs C zum COTIF (= RID) vor, wobei dieser Anhang C aus einem "juristischen" Teil einerseits und einer "technischen" Anlage andererseits bestehen sollte. Die technische Anlage sollte entsprechend den Ergebnissen der Arbeiten zur anwenderorientierten Umstrukturierung des RID/ADR gestaltet werden.
9. Ziel der Umstrukturierung der technischen Anlagen des RID und auch des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) war eine Vereinheitlichung des Aufbaus aller Vorschriften sowohl der verkehrsträgerübergreifenden als auch der verkehrsträgerspezifischen in einer Form, die den Benutzern das Verständnis und die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erleichtern.

10. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass es notwendig wäre, nicht nur hinsichtlich der technischen Anlagen, sondern auch hinsichtlich des juristischen Teils, insbesondere hinsichtlich der Bezeichnung der Pflichten der Beteiligten, im RID und im ADR einheitliche Bestimmungen vorzusehen. Da eine Übernahme des Inhaltes des von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten neuen Anhangs C zum COTIF in das ADR selbst zu einer ratifizierungsbedürftigen Änderung des ADR geführt hätte, unterbreitete der Vorsitzende der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im Januar 1997 entsprechende Anträge Österreichs. Sie bestanden darin, einen wesentlichen Teil der neustrukturierten juristischen Bestimmungen des vorgesehenen Anhangs C, insbesondere die Definitionen und die Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten der Beteiligten, in den nicht ratifizierungsbedürftigen allgemeinen Teil der technischen Anlagen sowohl des ADR als auch des RID zu übernehmen. Die Gemeinsame RID/ADR-Tagung (17. bis 21. März 1997) stimmte dieser Vorgangsweise grundsätzlich zu. Der Antrag Österreichs wurde an den rechtlichen Rahmen des ADR und des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie an die Struktur der Anlagen des ADR angepasst, was eine neue Redaktion der von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten RID-Texte zur Folge hatte. Diese Vorgangsweise wurde auch seitens der Europäischen Kommission unterstützt, da auf diesem Weg die neuen rechtlichen Bestimmungen und die umstrukturierten technischen Bestimmungen unverändert in die Anhänge zur RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie übernommen werden konnten.
11. Das Problem der Änderung der für das RID und das ADR gemeinsamen Bestimmungen des allgemeinen Teils der technischen Anlagen im vereinfachten Verfahren, das heißt für das RID wie bisher durch Beschlüsse des RID-Fachausschusses und für die technischen Anlagen des ADR gemäß dessen Artikel 14, stellt sich grundsätzlich für beide Regelwerke in gleicher Weise: Sofern für die Mitgliedstaaten eine Änderung dieser Bestimmungen im vereinfachten Verfahren im ADR annehmbar ist, sollte dies auch hinsichtlich der parallelen Bestimmungen des RID möglich sein.
12. Die vom ursprünglichen Entwurf der Arbeitsgruppe für einen neuen Anhang C (Dok. AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997) übrig gebliebenen juristischen Bestimmungen allgemeinen Charakters wurden vom Revisionsausschuss bei seiner 17. Tagung (4. Mai 1998) geprüft und, da das Quorum nicht erreicht war (18 der 39 Mitgliedstaaten der OTIF waren vertreten), zunächst indikativ angenommen. Diese Bestimmungen stellen inhaltlich das absolute Minimum dar, um der "technischen" Anlage zum Anhang C eine rechtliche Grundlage zu geben.
13. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 19. Tagung im Rahmen der Beratungen zum COTIF-Grundübereinkommen, dass der RID-Fachausschuss nicht nur zur Entscheidung über die "technische" Anlage zum Anhang C, sondern auch zur Entscheidung über Anträge zur Änderung des Anhangs C selbst zuständig sein soll (Niederschrift, S. 77). Dies ist nicht ohne Bedeutung im Hinblick auf Artikel 2 (Freistellungen) (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 2). Der vom Revisionsausschuss angenommene Text sieht allerdings vor, dass ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen kann, dass Änderungsanträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden (Art. 33 § 5 COTIF). Siehe auch Bemerkung unter Ziffer 19.
14. Bei seiner 20. Tagung (1. September 1998) konnte der Revisionsausschuss die Beratungen zum neuen Anhang C (RID – ohne "technische" Anlage) in zweiter Lesung mit dem erforderlichen Quorum abschließen.
15. Trotz der grundsätzlichen Zustimmung der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im März 1997, die Begriffsbestimmungen und die Pflichten der einzelnen an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in den sogenannten technischen Anlagen des RID und des ADR festzulegen (s. Ziff. 10), wurden die von der Arbeitsgruppe diesbezüglich ausgearbeiteten Texte immer wieder in Frage gestellt (s. die Berichte über folgende Tagungen: Gemeinsame RID/ADR-Tagung, September 1997, Zeitschrift 1997 S. 336; 9. Tagung der Arbeitsgruppe, Oktober 1997, Zeitschrift 1997, S. 338; 10. Tagung der Arbeitsgruppe, Januar 1998, Zeitschrift 1998, S. 41; Gemeinsame RID/ADR-Tagung, März 1998, Zeitschrift 1998, S. 80; 11. Tagung der Arbeitsgruppe

pe, 19. Mai 1998, Zeitschrift 1998, S. 148). Schließlich wurden die entsprechenden Texte – vorbehaltlich einiger weniger offener Punkte – im Teil 1 der Anlagen zum RID und zum ADR bei der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im September 1998 angenommen. Die offenen Punkte, insbesondere die endgültige Festlegung der Pflichten einzelner Beteiligter waren noch Gegenstand von Beratungen in verschiedenen weiteren Arbeitsgruppen. Alle Texte mussten noch vom RID-Fachausschuss – und für das ADR vom zuständigen Gremium der UNECE – formell beschlossen werden.

16. Die anwenderorientierte Umstrukturierung der technischen Anlage verursachte einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Soweit die "technische" Anlage Bestimmungen enthält, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des RID-Fachausschusses fällt, hatten diese Arbeiten keinen Einfluss auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung. Da die gesamten Arbeiten an der Umstrukturierung der Anlage zum Anhang C erst nach der 5. Generalversammlung endgültig abgeschlossen waren, aber auch wegen des Umfangs der Texte dieser Anlage wurde dieselbe rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980.
17. Es wurde angestrebt, die Arbeiten an der anwenderorientierten Umstrukturierung der "technischen" Anlage zum Anhang C – nach insgesamt 15 einwöchigen Tagungen der zur Umstrukturierung eingesetzten Arbeitsgruppe – bis Ende 1999 abzuschließen, um den vorgesehenen Inkrafttretenstermin 1. Januar 2001 einhalten zu können. Dieser Termin war auch für die Änderungen des ADR von der UNECE und für die des IMDG-Code auch von der IMO vorgesehen.
18. Die 5. Generalversammlung (26. Mai bis 3. Juni 1999) nahm die vom Revisionsausschuss beschlossenen Texte ohne Änderung einstimmig an (Niederschrift S. 182/183).
19. In Zusammenhang mit der von der 5. Generalversammlung bestätigten "Vollkompetenz" des RID-Fachausschusses für Änderungen des gesamten Anhangs C ist die Anregung Belgiens, des CIT und der UIC zu Händen der 5. Generalversammlung von Interesse, wonach "Haftungsfragen des künftigen RID in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und nicht des RID-Fachausschusses gehören". Das Zentralamt hatte stets die Auffassung vertreten, dass Rechtsfragen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses gehören sollten, die Mehrheit der Mitgliedstaaten jedoch nicht überzeugen können (im Einzelnen s. Dokument AG 5/3.16 vom 1. Mai 1999).
20. Der RID-Fachausschuss hat bei seiner 47. Tagung (Sofia, 16. bis 20. November 2009) und 48. Tagung (Bern, 19. und 20. Mai 2010) Änderungen zu den Artikeln 1, 3 und 5 des Anhangs C beschlossen, deren Notwendigkeit sich einerseits aus dem mit Wirkung vom 1. Februar 2010 erfolgten Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF und andererseits aus Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck sowie in und auf Fahrzeugen ergab; (siehe die in den Erläuternden Bemerkungen zu den betreffenden Artikeln vorgenommenen Ergänzungen).

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Das Element "internationale" wurde nicht definiert. Erforderlich ist jedenfalls, dass die Beförderung über das Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten führen soll. Im Übrigen ist die Anwendbarkeit des RID nicht davon abhängig, ob die Beförderung den ER CIM unterliegt (s. Ziff. 3-5 der allgemeinen Bemerkungen).

2. Zusätzlich zum eigentlichen Beförderungsvorgang schließt der Anwendungsbereich auch alle mit der Beförderung verbundenen und daher in der Anlage geregelten Tätigkeiten ein, insbesondere das Ein- und Ausladen der gefährlichen Güter. Der Begriff der "Beförderung" wird im Teil 1 der Anlage, Allgemeine Vorschriften, materiell und unabhängig vom Beförderungsvertrag definiert, und zwar als Ortsveränderung der gefährlichen Güter einschließlich der transportbedingten Aufenthalte und einschließlich des verkehrsbedingten Verweilens der gefährlichen Güter in den Wagen, Tanks und Containern vor, während und nach der Ortsveränderung. Der Begriff der "Beförderung" schließt auch das zeitweilige Abstellen gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) ein.
3. § 1 Buchst. b) regelt vor allem das Problem der ergänzenden Beförderungen auf Seestrecken. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Beförderung von Kesselwagen ~~auf kurzen Seestrecken im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich und Irland sowie~~ auf Fährschiffen in der Ostsee. In jedem Falle ~~haben gelten~~ bei ergänzenden Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern, auch wenn ein einziger Beförderungsvertrag vorliegt, ~~ADR und ADN Vorrang vor dem RID bezüglich des anderen Verkehrsmittels~~ das ADR und das ADN für den Beförderungsvorgang mit dem jeweiligen Verkehrsträger.
4. Der IMDG-Code enthält derzeit keine Sonderbestimmungen für die vorgenannten Beförderungen von Kesselwagen. ~~Von den Behörden der betroffenen Staaten (Belgien, Frankreich, Irland und dem Vereinigten Königreich) wurden daher zusätzliche Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Schiffsverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Festland oder Irland vereinbart. Eine ähnliche Regelung enthält d~~ Das sogenannte "Memorandum of Understanding" enthält Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Ostsee.
5. Sofern der IMDG-Code in Hinkunft nicht besondere Regelungen für die genannten Seebeförderungen von Eisenbahnwagen schafft – was kaum zu erwarten ist –, bedarf es einer rechtlichen Regelung, für die sich die Anlage zum Anhang C anbietet. Seit 1. Januar 2004 ist der IMDG-Code ein verbindlicher Bestandteil des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und somit zwingendes Völkerrecht. Sonderbestimmungen des RID dürfen daher nicht mit diesen seerechtlichen Bestimmungen im Widerspruch stehen, könnten sie aber ergänzen. Der vom Revisionsausschuss angenommene Text enthält daher – gerade im Hinblick auf das künftige Seerecht – einen Vorbehalt betreffend die für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 2/3).
- 5a. Mit der den Mitgliedstaaten durch Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 eingeräumten Möglichkeit der Abgabe von Erklärungen, bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, ergab sich die Notwendigkeit, in den Bestimmungen bestimmter Anhänge Mitgliedstaaten, die diesen Anhang anwenden, von Mitgliedstaaten, die eine Erklärung der Nichtanwendung dieses Anhangs abgegeben haben, zu unterscheiden. In den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) wurde zu diesem Zweck ein spezieller Begriff "Vertragsstaat" eingeführt, der einen Mitgliedstaat bedeutet, der keine Erklärung der Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben hat. Da die Russische Föderation mit Wirkung vom 1. Februar 2010 der OTIF unter Abgabe einer Erklärung der Nichtanwendung des Anhangs C (RID) beigetreten ist und somit auch das RID nicht für alle Mitgliedstaaten der OTIF anwendbar ist, ergab sich nunmehr für das RID ebenfalls die Notwendigkeit der Unterscheidung. Analog zu APTU und ATMF wurde somit ein Begriff "RID-Vertragsstaat" definiert (siehe Erläuterungen zu Artikel 1bis) und in Buchstabe a "Mitgliedstaaten" durch "RID-Vertragsstaaten" ersetzt.
6. § 2 enthält, in Anlehnung an ähnliche Formulierungen im ADR und ADN sowie in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU, das Verbot, gefährliche Güter, deren Beförderung durch das RID ausgeschlossen ist, international mit der Eisenbahn zu befördern. Diese Feststellung dient der Rechtsklarheit.

Artikel 1bis Begriffsbestimmungen

Dieser Artikel enthält die neue Begriffsbestimmung "RID-Vertragsstaat". Zur Begründung siehe Punkt 5a der Bemerkungen zu Artikel 1.

Artikel 2 Freistellungen

1. Diese Bestimmung stellt ebenso wie die analoge Bestimmung im ADN klar, dass die technische Anlage Freistellungsfälle festlegen kann. Solche Vorschriften finden sich im Abschnitt 1.1.3 des RID. Gemäß diesem Abschnitt sind unter anderem folgende Beförderungen von der Anwendung des RID ausgenommen:
 - a) Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern diese Güter einzelhandelsgerecht abgepackt sind und für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit und Sport bestimmt sind;
 - b) Beförderungen von im RID nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten;
 - c) Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden, wie Lieferungen für Baustellen im Hoch- und Tiefbau oder für Messungen, Reparatur- und Wartungsarbeiten, in beschränkten Mengen;
 - d) Beförderungen, die von den für Notfallmaßnahmen zuständigen Behörden (z.B. Polizei und Feuerwehr) oder unter deren Überwachung durchgeführt werden;
 - e) Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt, vorausgesetzt, es werden alle Maßnahmen zur völlig sicheren Durchführung dieser Beförderungen getroffen.
2. Der Revisionsausschuss verzichtete im Text des Anhangs C selbst auf eine limitative Aufzählung der Typen von Beförderungen, die freigestellt werden können, und legte statt dessen Wert darauf, den Grundsatz festzuschreiben, dass Freistellungen nur zulässig sind, wenn die Sicherheit der Beförderung gewährleistet ist (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 3-5).

~~3. Die Verweisung auf die Anlage hinsichtlich des Umfangs oder der Fälle von Freistellungen ist nicht unproblematisch. Die Änderung, z.B. Erweiterung der dort vorgesehenen Fälle, liegt in der Zuständigkeit des RID-Fachausschusses. Derselbe Ausschuss ist aber nach Artikel 33 § 5 COTIF auch zuständig für Änderungen eben dieses Artikels 2 RID. Die vom Revisionsausschuss beabsichtigte Beschränkung des Mandates des RID-Fachausschusses zur Änderung der Anlage zum RID ist mit der beschlossenen Regelung nur bedingt erreicht (s. aber Ziff. 13 in fine und auch Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen).~~

Artikel 3 Einschränkungen

1. Ähnlich wie Artikel 4 Abs. 1 ADR und Artikel 6 ADN sowie die analogen Bestimmungen in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU bestimmt auch das RID, dass das Recht jedes **Mitgliedstaates RID-Vertragsstaates** gewahrt bleibt, internationale Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zu regeln oder zu verbieten, wenn dies aus anderen Gründen als denen der Beförderungssicherheit, soweit sie nicht schon durch die Bestimmungen der Anlage gewährleistet werden soll, geschieht.

~~2. Im Verlauf der Revisionsarbeiten betonte ein Vertreter der Eisenbahnen wiederholt die Wichtigkeit einer rechtzeitigen Information der Eisenbahnen über Maßnahmen, die von den Regierungen getroffen werden, um einen flüssigen Ablauf der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter gewährleisten zu können. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, dass mit dem Wegfall der Beförderungspflicht in den neuen ER CIM auch Artikel 3 § 4 CIM 1980 und die dort vorgesehenen Informationspflichten entfallen.~~

~~3.2.~~ Zur Begründung, weshalb "Mitgliedstaat" in "RID-Vertragstaat" geändert wurde, siehe Punkt 5a der Bemerkungen zu Artikel 1.

Artikel 4 Andere Vorschriften

Wegen des Wegfalls der rechtlichen Verknüpfung von RID und ER CIM hielten es die Arbeitsgruppe und der Revisionsausschuss für notwendig, ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass außer dem RID jeweils auch die allgemein geltenden Vorschriften über Eisenbahnbeförderungen anzuwenden sind. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 ADR und Artikel 9 ADN.

Artikel 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen

1. Da nach den Beschlüssen des Revisionsausschusses und der 5. Generalversammlung betreffend die ER CIM die bisherige Anlage IV (RIEx) zu den ER CIM 1980 entfallen ist, war es notwendig, diese Beförderungsart, für die es im RID besondere Vorschriften gibt und geben wird, im "juristischen" Teil des RID zu erwähnen. Es handelt sich um Beförderungen, bei denen ausnahmsweise gefährliche Güter in kleineren Mengen in Personenzügen statt in Güterzügen befördert werden dürfen.
2. Das in Artikel 18 CIV 1980 enthaltene Verbot der Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen als Reisegepäck stand in engem Zusammenhang mit der Beförderungspflicht gemäß Artikel 4 CIV 1980. Das Beförderungsverbot hinsichtlich gefährlicher Güter war in der CIV 1980 wesentlich allgemeiner gefasst als die Bestimmungen des RID.
3. Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen ~~in Autoreisezügen~~ (Auto im Reisezug) gemäß Artikel 12 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung stellt eine praktisch notwendige Ausnahme vom Gebot dar, gefährliche Güter nur in Güterzügen zu befördern.
4. Artikel 12 § 4 in Verbindung mit Artikel 14 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung verpflichtet den Reisenden, die entsprechenden Bestimmungen des RID einzuhalten. Er haftet dem Beförderer für jeden Schaden, der sich aus der Nichtbeachtung dieser Verpflichtung ergibt (s. Bemerkungen zu Art. 12 und 53 CIV, Dok. AG 5/3.4 vom 15. Februar 1999). Das Problem, wie diese Gefahrgutvorschriften den Reisenden am besten bekannt gemacht werden können, z.B. in Form von Anschlägen in den Bahnhöfen oder Merkblättern, ist von der Frage der Rechtsgrundlage selbst zu unterscheiden. Einer entsprechenden leicht verständlichen und allgemein zugänglichen Darstellung wird dabei besondere Bedeutung zukommen.
5. Artikel 5 enthält den allgemeinen Grundsatz, dass solche Beförderungen nur unter den besonderen Bedingungen des RID zulässig sind. Die Einzelheiten hinsichtlich der Menge, der Verpackungen, der Aufschriften usw. sowie Sondervorschriften für gefährliche Güter, die beispielsweise im Zusammenhang mit einer medizinischen Behandlung verwendet werden (beispielsweise z.B. Gasflaschen), sind in der Anlage zum RID zu regeln.

6. Die Änderung in der Überschrift des Artikels von "in Kraftfahrzeugen" auf "in oder auf Fahrzeugen" erfolgte in Anpassung an die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchst. d CIV und an Artikel 12 § 4 CIV.
7. Die Änderungen in § 1 Buchst. b erfolgten in Anpassung an Artikel 12 § 4 CIV und stellen das Verhältnis zu dieser Bestimmung klar.
8. Der neue Wortlaut von § 2 wurde an Artikel 12 § 4 CIV angepasst, wo der Reisende nicht als Adressat aufscheint.

Artikel 6
Anlage

Diese Bestimmung dient der Rechtsklarheit und ermöglicht redaktionelle Vereinfachungen (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 7).

Anlage III**Mitteilung über die Maßnahmen des italienischen Ministeriums im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter**

1. Der Unfall vom 29. Juni 2009 in Viareggio hat die Sicherheitsrisiken des Gefahrguttransports auf der Schiene klar aufgezeigt.

Allgemeine Anordnungen des Ministers für Infrastruktur und Verkehr

2. Zur Verschärfung der Sicherheitskontrollen hat der Minister für Infrastruktur und Verkehr am 29. Juli 2009 eine allgemeine Mitteilung verfasst, in der er den Konzern "Ferrovie dello Stato" zur Intensivierung seiner Überwachungstätigkeit und zum Ergreifen von Maßnahmen zur Risikominimierung im Bereich der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ergänzend zu weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der allgemeinen Eisenbahnsicherheit auffordert.
3. Diese Maßnahmen bestehen in:
 - a) der Intensivierung der Überwachungstätigkeit des staatlichen italienischen Infrastrukturbetreibers (Rete Ferroviaria Italiana (RFI SpA)) in den Güterterminals;
 - b) an das Ministerium und die italienische NSA (italienische Eisenbahnsicherheitsbehörde ANSF) zu richtenden Dossiers betreffend die Eisenbahnsicherheit zur Bestimmung der Bereiche, in denen die Beförderung gefährlicher Güter ein besonders hohes Risiko darstellt (insbesondere die nähere Umgebung von Industriezentren und Ballungsräumen);
 - c) für die RFI SpA verbindlichen internen Maßnahmen, welche ein Abstellen von Kesselwagen (über den für die Entladung der gefährlichen Güter durch den Empfänger unbedingt notwendigen Zeitraum hinaus) verhindern.

Vorschriften der ANSF für Rollmaterial

4. Ersten Untersuchungsergebnissen zum Viareggio-Unfall zufolge könnte der Bruch einer Achse unfallursächlich gewesen sein. Am 26. August 2009 (Prot. Nr. 4738/09) veröffentlichte die ANSF ihre an die Eisenbahnunternehmen mit einem Sicherheitszertifikat für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in Italien gerichteten Vorschriften mit dem Ziel, an allen Achsen der in Italien immatrikulierten oder dauerhaft genutzten Güterwagen ohne Rückverfolgbarkeit der Daten zerstörungsfreie Prüfungen an allen Achsen (derselben Bauart wie die der gebrochenen Achse) durchzuführen.

Mitteilung Nr. 30048 des italienischen Ministeriums vom 6. April 2010: "Verschärfung der Sicherheitskontrollen der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in Tanks für die Klassen 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 9 des RID" (diese Mitteilung wurde noch um zahlreiche Ergänzungen und Erklärungen erweitert)

5. Als für den Gefahrguttransport zuständige Behörde hat das Ministerium zur Verschärfung der Sicherheitskontrollen bei der Beförderung gefährlicher Güter der Klassen 2 bis 9 (mit Ausnahme der Klasse 7) in Tanks eine spezifische Mitteilung (Mitteilung Nr. 30048 vom 6. April 2010) zu den für alle nationalen an der Gefahrguttransportkette im Schienenverkehr beteiligten Akteure geltenden Maßnahmen verfasst. Dieser Mitteilung ist im Anhang eine "Checkliste" beigefügt, die von den Beteiligten (Absender, Befüller, Eisenbahnunternehmen, Entlader) ausgefüllt und unterzeichnet werden muss. Ziel ist dabei einerseits die Minimierung des Risikos, Kesselwagen, die die Anforderungen des RID nicht erfüllen, Zugang zum italienischen Eisenbahnnetz zu gewähren, und andererseits ein Rückverfolgungssystem für Rollmaterial ins Leben zu rufen.

6. Diese Mitteilung ist das Ergebnis diesbezüglich anberaumter Treffen sowie der fruchtbaren Zusammenarbeit mit Vertretern nationaler Industrieverbände und der wichtigsten nationalen Akteuren der Gefahrguttransportkette im Schienenverkehr.
7. Sie hebt die Bedeutung der von der Gesamtheit der an der Transportkette beteiligten Akteure durchgeführten Kontrollen hervor und schafft ein spezifisches Verfahren für die Rückverfolgbarkeit der Durchführung einer Reihe von einzeln aufgelisteten Kontrollen, wodurch das Risiko, nicht konformen Güterwagen Zugang zum nationalen Eisenbahnnetz zu gewähren, minimiert/eliminiert werden soll.
8. Das Ministerium hat sich beim Verfassen der Mitteilung bemüht, keine über den im RID festgesetzten Rahmen hinausgehenden Kontrollen einzuführen, sondern lediglich (gegebenenfalls durch Ausfüllen der Checklisten) auf den bereits im RID jedem Beteiligten in der Transportkette auferlegten Kontrollen zu bestehen.
9. Die Einführung einer Checkliste, was der gängigen Praxis bei Arbeitsverfahren in Übereinstimmung mit den Normen ISO 17000 entspricht, würde objektive Beweise zu den vom Betreiber durchgeführten Kontrollen liefern, gleichzeitig die Durchführung erleichtern und eine Speicherung der Daten ermöglichen.
10. Die erste Testphase neigt sich allmählich dem Ende zu. Im Rundschreiben war nach einem dreimonatigen Zeitraum ein Erfahrungsaustausch vorgesehen, bei dem die Betreiber dem Ministerium ihre eventuellen Beobachtungen und/oder Kritikpunkte mitteilen sollten.
11. Die eingegangenen Berichte werden derzeit im Ministerium ausgewertet. Anschließend ist eine Überarbeitung der Mitteilung geplant, in die wiederum die in diesbezüglich organisierten Treffen erarbeiteten Anregungen aller beteiligten Akteure einfließen sollen. Diese erste Anwendungsphase der Checkliste hat bereits zahlreiche Fälle von Nichtkonformität aufgezeigt. Die am häufigsten festgestellten Mängel waren dabei:
 - außen an den Tanks angebrachte Elemente (orangefarbene Kennzeichnungen und Großzettel) fehlen oft oder sind nicht absolut konform;
 - mit dem Benutzungszustand des Güterwagens oder des Tanks zusammenhängende Anomalien, die teilweise auf das Alter und auf vom Betreiber nicht regelmäßig durchgeführte Kontrollen in Bezug auf Instandhaltung, Reparatur und periodische Erneuerung zurückzuführen sind. Folgen: Austreten gefährlicher Güter, fehlende oder durchtrennte elektrische Leitungen, fehlende Flansche, Schraubverschlüsse und Bolzen;
 - Unmöglichkeit einer schnellen Abbeförderung der nicht für den Transport verwendbaren Kesselwagen, die jedoch auf dem Weg zur Werkstatt vorübergehend auf dem Eisenbahnnetz verkehren müssen (Güterwagen, die über längere Zeit nicht sicher abgestellt sind).
12. Die eingegangenen Kommentare zeugen von der Wirksamkeit der Mitteilung des Ministeriums (durch die die Ziele ohne Einführung neuer Kontrollen erreicht werden konnten). Gleichzeitig konnten so Verstöße aufgedeckt werden, was zuvor nicht systematisch möglich war. Ziel dieser Maßnahme ist die Verhinderung weiterer schwerer Unfälle.
13. Die Mitteilung des Ministeriums gilt für alle Gefahrguttransporte in Italien. Bei aus dem Ausland kommenden Sendungen nach Italien dient sie der (allgemeinen) Bekräftigung der im RID bereits vorgesehenen Kontrollen zur Aufrechterhaltung der genannten Sicherheitsstandards.

14. Aus Gründen der Effizienz und Zeitersparnis ist jedes Eisenbahnunternehmen beim Grenzübertritt nach Italien angehalten, eine Sichtkontrolle der Güterwagen und Tanks durchzuführen, diese auf das Austreten gefährlicher Güter sowie auf die Vollständigkeit der Ausrüstung und der Dokumente zu überprüfen.
15. Ziel dieser grundlegenden Kontrollen ist die Aufrechterhaltung der übernommenen Sicherheitsstandards, welche dem Handeln des Ministeriums zugrunde liegen.
16. Das italienische Ministerium ist von der Notwendigkeit und der Wirksamkeit dieser Maßnahmen völlig überzeugt und besteht darüber hinaus auf der absoluten Unabdingbarkeit eines gemeinsamen Vorgehens aller OTIF-Mitgliedstaaten.
17. Wie in der Mitteilung erwähnt, beabsichtigt das Ministerium, die Erfahrungen Italiens mit den derzeit noch laufenden Tests im gesamten OTIF-Raum zu verbreiten.
18. Die Revision der Mitteilung des Ministeriums wird auf Grundlage der von den Betreibern gelieferten Informationen erfolgen. Hier sei auch zu erwähnen, dass die Betreiber selbst konkrete Vorschläge eingereicht haben, die in die Checkliste aufgenommen werden sollten, um (beispielsweise) zwischen der Rolle des Befüllers und der des Empfängers zu unterscheiden.
19. Gleich den im RID vorgesehenen Überprüfungen sei darauf hingewiesen, dass die Checkliste weiterentwickelt werden muss, so dass eine notwendige Unterscheidung zwischen den in den jeweiligen Phasen vorgesehenen Kontrollen vorgenommen werden kann (Annahme, Be-/Entladung und Zustellung von Kesselwagen), zumal die Temperatur- und Druckbedingungen während der Beförderung von denen bei der Beladung abweichen können.
20. In der überarbeiteten Fassung der Mitteilung sollte notwendigerweise für ein Gleichgewicht zwischen einer hohen Anzahl systematischer Kontrollen und dem freien Warenverkehr ohne unnötige Behinderungen gesorgt werden. Zur Vereinfachung der Verfahren könnte gleichermaßen eine einzige Checkliste für einen Ganzzug und nicht notwendigerweise für einen einzelnen Güterwagen eingeführt oder aber der Forderung nachgekommen werden, dass alle von ausländischen Betreibern durchgeführten Konformitätsprüfungen akzeptiert werden, sofern diese mit einer vergleichbaren Checkliste bestätigt wurden.
21. Daher ist das Ministerium überzeugt, dass die sich aus dem Bestimmungen des RID ergebenden Sicherheitsziele durch die für das italienische Staatsgebiet erlassene Mitteilung Nr. 30048 noch besser erreicht werden können.
22. Da die Beförderung gefährlicher Güter oft multimodal durchgeführt wird, beabsichtigt das Ministerium, die durch die Mitteilung eingeführten Vorschriften für den Eisenbahnverkehr auch auf andere Verkehrsträger auszuweiten und an deren spezifische Erfordernisse anzupassen.



Ministerium für Infrastruktur und Verkehr

HAUPTABTEILUNG FÜR VERKEHR, SCHIFFFAHRT,
INFORMATION- UND STATISTIKSYSTEME

Generaldirektion Bahnverkehr

Abt. 5

**Verstärkung der Sicherheitsmaßnahmen für die Eisenbahnbeförderung
gefährlicher Güter der Klasse 2 und der Klassen 3 bis 6 sowie 8 und 9 RID
in Tanks**

Dieses Rundschreiben richtet sich an

1. die Nationale Agentur für die Bahnsicherheit (ANSF);
2. die Hauptbeteiligten (Abschnitt 1.4.2 RID)
 - 1.1. Absender;
 - 1.2. Beförderer (Eisenbahnunternehmen);
 - 1.3. Empfänger (Entlader);
3. die anderen Beteiligten (Abschnitt 1.4.3 RID)
 - 3.1. Befüller;
 - 3.2. Betreiber eines Tanks oder eines Kesselwagens (Unternehmen, auf dessen Namen der Tank zum Verkehr zugelassen ist);
 - 3.3. Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.

Unbeschadet der Vorschriften und Verantwortlichkeiten, die sich aus der Anwendung des RID ergeben, enthält dieses Rundschreiben Hinweise für den Betrieb.

1. NATIONALE AGENTUR FÜR DIE BAHNSICHERHEIT

Die Nationale Agentur für die Bahnsicherheit:

- a. setzt die ERA und die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden über Ereignisse mit Tanks, die nicht in Italien zugelassen sind, in Kenntnis, damit geeignete Maßnahmen getroffen werden können;
- b. führt die bereits begonnene Zusammenarbeit mit der Hauptabteilung für öffentliche Sicherheit⁴ weiter und verstärkt sie, um Synergien zu erzielen und den Austausch von Informationen von gegenseitigem Interesse zu erleichtern; sie bietet über ihre Sachverständigen dem Personal der Bahnpolizei Ausbildungskurse zu bahnspezifischen Themen an, darunter auch eine Ausbildung zur Beförderung gefährlicher Güter;

³ Originaltext in Italienisch.

⁴ des italienischen Innenministeriums (Anmerkung des Übersetzers)

- c. erarbeitet und setzt unter der Aufsicht der Agentur, des Verbandes ASSOFERR⁵ und der Benutzerverbände ein Ausbildungsprogramm für bahnfremdes Personal um, das für den Umgang mit Tanks zuständig ist;
- d. erarbeitet und setzt ein Programm zur Kontrolle der Bahnunternehmen um, die für die Durchführung von Beförderungen gefährlicher Güter zertifiziert sind, eingeschlossen sind stichprobenhafte Prüfungen des Rollmaterials unter besonderer Berücksichtigung der Tanks.

2. HAUPTBETEILIGTE

2.1 Absender

Der Absender hat dafür zu sorgen, dass die ihm nach Anhang 1 zugeordneten Pflichten des Verfahrens umgesetzt werden.

2.2 Beförderer

Der Beförderer:

- a. verstärkt die Sichtprüfungen der Tanks während der Beförderung. Mit diesem Vorgehen soll festgestellt werden, ob die vorgeschriebenen Prüfintervalle die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsstandards gewährleisten und ob etwaige Schwachstellen vorhanden sind, die einer außerordentlichen Prüfung unterzogen werden müssen. Die Prüfungen sind sowohl an Tanks, die aus dem Ausland kommen, wie an Tanks in Zugverbänden, die in Italien zusammengestellt wurden, verstärkt vorzunehmen;
- b. erstellt einen Maßnahmenplan oder erarbeitet organisatorische Maßnahmen, um bei Auftreten von Unregelmäßigkeiten den schnellen und zuverlässigen Informationsfluss mit den anderen Beteiligten zu gewährleisten, die Betreiber des Tanks eingeschlossen;
- c. benennt die zuständigen Verantwortlichen für die Haltebahnhöfe. Die Aufgaben dieser Verantwortlichen umfassen:
 - I. Erteilung aller sachdienlichen und für das Erarbeiten der organisatorischen Maßnahmen erforderlichen Auskünfte über die Tätigkeiten des Unternehmens in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter an den Infrastrukturbetreiber;
 - II. Umsetzung der im Dekret des Ministeriums für Umwelt vom 20.10.1998 vorgesehenen besonderen Vereinbarungen mit den Absender- und Empfängerunternehmen, die darauf abzielen, die Buchung der Abfahrt der Transporteinheiten und/oder der Wagen sowie die Bestätigung der Ablieferung der Transporteinheit und/oder der Wagen zu gewährleisten;
 - III. Einrichtung von Kontrollverfahren und Festlegung des Ablaufs der Sichtprüfung, mit denen jeder Wagen vor Abfahrt auf Unversehrtheit und Betriebstauglichkeit überprüft wird;
 - IV. Einhaltung der vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere jener, die den Aufenthalt der Gefahrgutwagen in der Umschlaganlage betreffen;
 - V. Überprüfung, ob die Absender-/Empfängerunternehmen die im Ministerialdekret vom 20.10.1998 vorgesehenen Bestimmungen (Ausrüstung mit tragbaren Gaswarngeräten und Materialien zur Eindämmung und Aufnahme gefährlicher Flüssigkeiten sowie Einrichtung von Kontrollverfahren und der Festlegung des Ablaufs der Sichtprüfung, mit denen jeder Wagen vor der Freigabe auf Unversehrtheit und Betriebstauglichkeit überprüft wird) einhalten;

⁵ Italienischer Verband der Wageneigentümer, der konventionellen Betreiber, intermodalen Operateure, Last-Miles-Betreiber und privaten EVU; Mitglied der Internationalen Privatgüterwagen-Union UIP (Anmerkung des Übersetzers).

- d. hat dafür zu sorgen, dass die ihm nach Anhang 1 zugeordneten Pflichten des Verfahrens umgesetzt werden.

2.3 Empfänger

Der Empfänger trägt dafür Sorge, dass die Beförderungsdokumente und die zugehörigen Checklisten nach Anhang 1 mindestens vier Jahre aufbewahrt werden.

3. ANDERE BETEILIGTE

3.1 Befüller

Der Befüller hat dafür zu sorgen, dass:

- a. die ihm nach Anhang 1 zugeordneten Pflichten des Verfahrens umgesetzt werden;
- b. Vorgehensweisen festgelegt werden, die bei Auftreten von Unregelmäßigkeiten den schnellen und zuverlässigen Informationsfluss mit den Betreibern des Tanks gewährleisten.

3.2 Betreiber des Tanks

Der Betreiber des Tanks:

- a. hat für die Ermittlung der Beteiligten, die den Bestimmungen des RID unterliegen, zu sorgen;
- b. hat die Art und Weise der Datenerhebung über Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit der Instandhaltung der Tanks, auch nach Unfällen, festzulegen;
- c. hat für die Ermittlung der Beteiligten und der Abläufe zu sorgen, über die er Gewissheit zu den durchgeführten Ausbesserungen erlangt, um den Betrieb fortzusetzen;
- d. hat ein Verwaltungssystem für die Nichterfüllung von Qualitätsanforderungen bei eigenen Tanks festzulegen. Dieses System beinhaltet die Verantwortlichkeiten, die Meldeverfahren, die Festlegung und Durchführung der Korrekturmaßnahmen und das Überwachen ihrer Wirksamkeit; wo in diesem Prozess betriebsfremde Beteiligte mitwirken, sind deren Verantwortlichkeiten und die Verfahrensweisen festzulegen;
- e. hat ein Einsatzhandbuch für die Tanks zu erstellen und zu verbreiten, so dass es allen betroffenen Beteiligten zur Verfügung gestellt werden kann.

3.3 Betreiber der Infrastruktur

Der Betreiber der Infrastruktur hat folgende Pflichten:

- a. Benennung des zuständigen Verantwortlichen für die Umschlaganlage. Die Aufgabe des Verantwortlichen besteht darin, die Maßnahmen im Notfall zu überprüfen, die von den verschiedenen Verantwortlichen für die Umschlaganlage derjenigen Bahnunternehmen ausgearbeitet wurden, die in der Umschlaganlage tätig sind. Die Überprüfung umfasst die Kontrolle der Übereinstimmung mit den eigenen organisatorischen Maßnahmen. Darüber hinaus prüft der Verantwortliche, ob die zuständigen Verantwortlichen der Bahnunternehmen:
 - o alle sachdienlichen und für das Erarbeiten der organisatorischen Maßnahmen erforderlichen Auskünfte im Zusammenhang mit der eigenen Beförderungstätigkeit von gefährlichen Gütern vorlegen;

- die besonderen Vereinbarungen mit den Absender-/Empfängerunternehmen, die im Ministerialdekret vom 20.10.1998 vorgesehen sind und die darauf abzielen, die Buchung der Abfahrt der Transporteinheiten und/oder der Wagen sowie die Bestätigung der Ablieferung der Transporteinheit und/oder der Wagen zu gewährleisten, umsetzen;
 - Kontrollverfahren und die Festlegung des Ablaufs der Sichtprüfung, mit denen jeder Wagen vor der Abfahrt auf Unversehrtheit und Betriebstauglichkeit überprüft wird, einrichten;
 - die vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere jener, die den Aufenthalt der Gefahrgutwagen in der Umschlaganlage betreffen, einhalten;
 - die Absender-/Empfängerunternehmen hinsichtlich der Einhaltung der im Ministerialdekret vom 20.10.1998 vorgesehenen Bestimmungen (Ausrüstung mit tragbaren Gaswarngeräten und Materialien zur Eindämmung und Aufnahme gefährlicher Flüssigkeiten sowie Einrichtung von Kontrollverfahren und Festlegung des Ablaufs der Sichtprüfung, mit denen jeder Wagen vor der Freigabe auf Unversehrtheit und Betriebstauglichkeit überprüft wird) überprüft haben.
- b. Festlegung und Umsetzung eines Prüfplans in den Haltebahnhöfen.
-

ANHANG 1 (des Rundschreibens zur Verstärkung der Sicherheitsmaßnahmen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in Tanks)

VERFAHREN FÜR DIE VERWENDUNG DER CHECKLISTEN ZUR ÜBERPRÜFUNG DER TANKS, DIE GEFÄHRLICHE GÜTER DER KLASSEN 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 RID BEFÖRDERN.

Das Verfahren zielt darauf ab, die Durchführung der Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach Kapitel 1.4 RID bei einer Beförderung gefährlicher Güter rückverfolgbar zu gestalten.

Das Verfahren besteht aus den anzuwendenden Verfahrensweisen und den entsprechenden Checklisten.

Die Verfahrensweisen sind für die Beteiligten unterschiedlich ausgestaltet; sie folgen dem Ablauf der Beförderung.

Die Checklisten sind nach den Produktklassen gegliedert.

Wird während des Ausfüllens der Checklisten die Nichterfüllung erforderlicher Standards aufgedeckt, darf der Tank erst dann wieder für die Fortsetzung der Beförderung eingesetzt werden, wenn die Nichterfüllung beseitigt wurde und die Vorschriften erfüllt sind.

1. BEFÜLLER

1.1 Der Befüller sorgt dafür, dass für jeden Tank die entsprechende Checkliste für den Befüller mit den Ergebnissen der durchgeführten Prüfungen zur Tankbefüllung ausgefüllt wird.

1.2 Es sind alle Felder der Checkliste auszufüllen. In Fällen, in denen die Prüfung für die untersuchte Beförderung nicht erforderlich ist, ist das Feld Nicht Anwendbar (NA) anzukreuzen.

1.3 Die Checkliste ist zu unterzeichnen und dem Absender im Original oder per Fax zu übermitteln.

2. ABSENDER

2.1 Der Absender hat den Frachtbrief auszustellen und die Checkliste des Befüllers beizulegen.

2.2 Die Unterlagen nach Punkt 2.1 sind dem Beförderer, der die Beförderung des Tanks durchführt, zu übergeben.

3. BEFÖRDERER

3.1 Nachdem er die Unterlagen vom Absender erhalten hat, hat der Beförderer die Checkliste für den Beförderer mit den Ergebnissen der durchgeführten Prüfungen zur Tankbeförderung auszufüllen.

3.2 Die Checkliste ist dem Frachtbrief zur Beförderung beizulegen.

4. ENTLADER

4.1 Nach dem Entladen des Tanks für den Empfänger hat der Entlader die Checkliste für den Entlader mit den Ergebnissen der durchgeführten Prüfungen zur Beförderung des ungereinigten leeren Tanks auszufüllen.

4.2 Es sind alle Felder der Checkliste auszufüllen. In Fällen, in denen die Prüfung für die untersuchte Beförderung nicht erforderlich ist, ist das Feld Nicht Anwendbar (NA) anzukreuzen.

4.3 Die Checkliste ist zu unterzeichnen und dem Absender im Original oder per Fax zu übermitteln.

Checkliste
BEFÜLLER / ENTLADER

FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER DER KLASSE 2 RID

Identifikationsnummer des Kesselwagens oder Tankcontainers:	
Tankcode:	
RID-Bezeichnung des geladenen Gutes:	
UNO-Nummer:	
Gefahrennummer:	
Klasse:	

	Kap. RID	Pkt.	Gegenstand der Prüfung	Erfüllt die Anforderungen			Bemerkungen		
				JA	NEIN	N.A.			
<input type="checkbox"/> BEFÜLLER / <input type="checkbox"/> ENTLADER (Zutreffendes ankreuzen)	1.4.3.3	a	1	Der Tank und seine Ausrüstung befinden sich in sichtlich gutem Zustand.					
			2	Es sind Erdungsverbindungen vorhanden.					
		b	3	Prüffrist des Tanks nicht überschritten.					
			4	Prüffrist des Kesselwagens nicht überschritten.					
		c	5	Das Ladegut entspricht dem zur Beförderung in diesem Tank zugelassenen Gut.					
		d	6	Das Ladegut darf in Tanks mit unmittelbar nebeneinander liegenden Tankabteilen eingefüllt werden.					
		e	7	Höchstzulässiger Füllungsgrad geprüft.					
		i	8	Höchstzulässige Füllmasse geprüft.					
		g	9	Es haften keine Rückstände des Ladeguts außen am Tank an.					
		h	10	Die vorgeschriebenen Gefahrzettel und die orangefarbene Kennzeichnung sind angebracht.					
		Mannloch							
				11	Die Verschlusseinrichtung ist vollständig.				
				12	Kein Produktaustritt				
		Mechanische und hydraulische Bodenventile							
				13	Bodenventil auf die Funktion Schließen geprüft.				
				14	Verriegelung der Bodenventile geprüft.				
				15	Die Stellungsanzeigen in Stellung «geschlossen» geprüft.				
				16	Richtiger Sitz der Notbetätigungsschraube geprüft.				
				17	Metalldraht zum Öffnen der Ventile ist unversehrt.				
				18	Kein Produktaustritt (keine Undichtheit)				
		Seitenventile (Befüllung / Entleerung von unten)							
				19	Sicherheitseinrichtung gegen Öffnen geprüft.				
				20	Sicherheitssiegel an der Sicherheitseinrichtung geprüft.				
		f		21	Korrektes Schließen des Blindflansches und/oder der Flanschverbindungsschraube				
				22	Produktaustritt (korrekte Schließposition)				
		Sicherheitsventile (tiefgekühlt verflüssigte Gase)							
				23	Kalibrierungssiegel geprüft.				
				24	Korrekte Position des Umleitventils geprüft (offen).				
				25	Kein Produktaustritt (keine Undichtheit)				
		Auf dem Deckel des Mannloches angebrachte Ventile (Befüllung / Entleerung von oben)							
		26	Ventile auf die Funktion Schließen geprüft.						
		27	Kein Produktaustritt (keine Undichtheit)						
		28	Korrektes Schließen der Blindflansche						
		29	Ventilschutz angebracht						
		30	Sicherheitssiegel an den Ventilen und/oder an der Verriegelung des Ventilschutzgehäuses geprüft.						

Bezeichnung/Firma des Befüllers / Entladers (nicht zutreffende Bezeichnung durchstreichen):
.....

Name des Beteiligten / tätig im Auftrag von:
.....

Datum der Prüfung:
.....

Gesamtprüfung (wiederkehrend / außerordentlich):
.....

Diese Checkliste entbindet die verschiedenen Beteiligten nach Kapitel 1.4 RID nicht von der Erfüllung der Pflichten, denen sie nach RID unterstehen.
Unterschrift:

Checkliste
BEFÖRDERER

FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER DER KLASSE 2 RID

Identifikationsnummer des Kesselwagens oder Tankcontainers:	
Tankcode:	
RID-Bezeichnung des geladenen Gutes:	
UNO-Nummer:	
Gefahrennummer:	
Klasse:	

	Kap. RID	Pkt.	Gegenstand der Prüfung	Erfüllt die Anforderungen			Bemerkungen	
				JA	NEIN	N.A.		
BEFÖRDERER	1.4.2.2	a	1	Die zu befördernden gefährlichen Güter sind nach RID zur Beförderung zugelassen.				
		b	2	Die vorgeschriebenen Unterlagen sind vorhanden.				
		c	3	Die Sichtprüfung ergibt keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse, kein Fehlen von Ausrüstungsteilen usw.				
		d	4	Prüffrist des Tanks nicht überschritten.				
		e	5	Prüffrist des Kesselwagens nicht überschritten.				
		e	6	Die Wagen sind nachweislich nicht überladen.				
		f	7	Die vorgeschriebenen Gefahrzettel und die orangefarbene Kennzeichnung sind angebracht.				

Bezeichnung/Firma des Beförderers:
.....

Name des Beauftragten, der die Prüfungen durchgeführt hat:
.....

Datum der Prüfung:
.....

Prüfung (wiederkehrend / außerordentlich):
.....

Diese Checkliste entbindet die verschiedenen Beteiligten nach Kapitel 1.4 RID nicht von der Erfüllung der Pflichten, denen sie nach RID unterstehen.
Unterschrift:

Checkliste
BEFÜLLER / ENTLADER

FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER DER KLASSEN 3, 4, 5, 6, 8, 9 RID

Identifikationsnummer des Kesselwagens oder Tankcontainers:	
Tankcode:	
RID-Bezeichnung des geladenen Gutes:	
UNO-Nummer:	
Gefahrennummer:	
Klasse:	

	Kap. RID	Pkt.	Gegenstand der Prüfung	Erfüllt die Anforderungen			Bemerkungen		
				JA	NEIN	N.A.			
B <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> P <input type="checkbox"/> Q <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> T <input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> W <input type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> Y <input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/>	1.4.3.3	a	1	Der Tank und seine Ausrüstung befinden sich in sichtlich gutem Zustand.					
			2	Es sind Erdungsverbindungen vorhanden.					
		b	3	Prüffrist des Tanks nicht überschritten.					
			4	Prüffrist des Kesselwagens nicht überschritten.					
		c	5	Das Ladegut entspricht dem zur Beförderung in diesem Tank zugelassenen Gut.					
		d	6	Das Ladegut darf in Tanks mit unmittelbar nebeneinander liegenden Tankabteilen eingefüllt werden.					
		e	7	Höchstzulässiger Füllungsgrad geprüft.					
		i	8	Höchstzulässige Füllmasse geprüft.					
		g	9	Es haften keine Rückstände des Ladeguts außen am Tank an.					
		h	10	Die vorgeschriebenen Gefahretiketten und die orangefarbene Kennzeichnung sind angebracht.					
		Mannloch							
				11	Die Verschlusseinrichtung ist vollständig.				
				12	Kein Produktaustritt				
		Mechanische und hydraulische Bodenventile							
				13	Bodenventil auf die Funktion Schließen geprüft.				
				14	Verriegelung der Bodenventile geprüft.				
				15	Die Stellungsanzeigen in Stellung «geschlossen» geprüft.				
				16	Richtiger Sitz der Notbetätigungsschraube geprüft.				
				17	Metalldraht zum Öffnen der Ventile ist unversehrt.				
				18	Kein Produktaustritt (keine Undichtheit)				
		Seitenventile (Befüllung / Entleerung von unten)							
				19	Sicherheitseinrichtung gegen Öffnen geprüft.				
				20	Sicherheitssiegel an der Sicherheitseinrichtung geprüft.				
		f		21	Korrektes Schließen des Blindflansches und/oder der Flanschverbindungsschraube				
				22	Produktaustritt (korrekte Schließposition)				
		Drucksicherheitsventile und/oder Entlüftungsventile							
				23	Kein Produktaustritt				
		Sammelleitung mit Anschlüssen von unten für geschlossenen Kreislauf							
				24	Korrektes Schließen des Blindflansches und/oder der Flanschverbindungsschraube				
Auf dem Deckel des Mannloches angebrachte Ventile (Befüllung / Entleerung von oben)									
		25	Ventile auf die Funktion Schließen geprüft.						
		26	Kein Produktaustritt (keine Undichtheit)						
		27	Korrektes Schließen der Blindflansche						
		28	Ventilschutz angebracht						
		29	Sicherheitssiegel an den Ventilen und/oder an der Verriegelung des Ventilschutzgehäuses geprüft.						

Bezeichnung/Firma des Befüllers / Entladers (nicht zutreffende Bezeichnung durchstreichen):
.....

Name des Beteiligten / tätig im Auftrag von:
.....

Datum der Prüfung:
.....

Gesamtprüfung (wiederkehrend / außerordentlich):
.....

Diese Checkliste entbindet die verschiedenen Beteiligten nach Kapitel 1.4 RID nicht von der Erfüllung der Pflichten, denen sie nach RID unterstehen.
Unterschrift:

Checkliste
BEFÖRDERER

FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER DER KLASSEN 3, 4, 5, 6, 8, 9 RID

Identifikationsnummer des Kesselwagens oder Tankcontainers:	
Tankcode:	
RID-Bezeichnung des geladenen Gutes:	
UNO-Nummer:	
Gefahrennummer:	
Klasse:	

	Kap. RID	Pkt.	Gegenstand der Prüfung	Erfüllt die Anforderungen			Bemerkungen	
				JA	NEIN	N.A.		
BEFÖRDERER	1.4.2.2	a	1	Die zu befördernden gefährlichen Güter sind nach RID zur Beförderung zugelassen.				
		b	2	Die vorgeschriebenen Unterlagen sind vorhanden.				
		c	3	Die Sichtprüfung ergibt keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse, kein Fehlen von Ausrüstungsteilen usw.				
		d	4	Prüffrist des Tanks nicht überschritten.				
		e	5	Prüffrist des Kesselwagens nicht überschritten.				
		e	6	Die Wagen sind nachweislich nicht überladen.				
		f	7	Die vorgeschriebenen Gefahrzettel und die orangefarbene Kennzeichnung sind angebracht.				

Bezeichnung/Firma des Beförderers:
.....

Name des Beauftragten, der die Prüfungen durchgeführt hat:
.....

Datum der Prüfung:
.....

Gesamtprüfung (wiederkehrend / außerordentlich):
.....

Diese Checkliste entbindet die verschiedenen Beteiligten nach Kapitel 1.4 RID nicht von der Erfüllung der Pflichten, denen sie nach RID unterstehen.
Unterschrift: