

**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/2011-A**

**9. Februar 2012**

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

---

**Schlussbericht der 50. Tagung des RID-Fachausschusses  
(Malmö, 21. bis 25. November 2011)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit und Quorum	2 – 4	3
TOP 3: Wahl des/der Vorsitzenden	5 – 6	3
TOP 4: Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Genehmigung der in den Jahren 2010 und 2011 von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung angenommenen Änderungen	7 – 25	4
TOP 5: Sonstige Anträge	26 – 57	6
TOP 6: Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	58 – 81	11
TOP 7: Genehmigung der angenommenen Texte und der Übergangsvorschriften sowie Inkraftsetzung	82	15
TOP 8: Informationen des CIT und der UIC zum Fortschritt des Projekts eRailFreight	83	15
TOP 9: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	84 – 90	15
TOP 10: Verschiedenes	91 – 103	16

**Anlage I:** Angenommene Texte

**Anlage II:** Präsentation zum Projekt eRailFreight

**Anlage III:** Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2011-A/Add.1

**TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG**

*Dokument:* A 81-03/502.2011 (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/502.2011 vom 8. September 2011 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird nach der Aufnahme des informellen Dokuments INF.16 unter Tagesordnungspunkt 10 angenommen.

**TOP 2: ANWESENHEIT UND QUORUM**

2. Das Sekretariat stellt fest, dass von 43 stimmberechtigten Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Eröffnung der Tagung nur 13 Staaten anwesend sind und das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung ( $\frac{1}{3}$  der Mitgliedstaaten) damit nicht erreicht ist.
3. Der Vertreter der Europäischen Union erklärt, dass er 22 EU-Mitgliedstaaten vertrete und dadurch das Quorum erreicht sei. Das Sekretariat weist jedoch darauf hin, dass regionale Organisationen gemäß Artikel 38 § 2 COTIF nur die Rechte ausüben könnten, die ihren Mitgliedern auf Grund des Übereinkommens zustünden. Das COTIF sehe ein Stimmrecht nur bei physischer Anwesenheit oder bei Stimmrechtsübertragung auf einen anderen Mitgliedstaat vor. Darüber hinaus sehe Artikel 6 § 4 der Beitrittsvereinbarung vor, dass die Europäische Union den Generalsekretär der OTIF rechtzeitig darüber informieren müsse, zu welchen Tagesordnungspunkten sie die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten ausüben wolle, damit dieser diese Informationen an die übrigen Mitgliedstaaten weiterleiten könne. Diese Mitteilung sei jedoch nicht erfolgt.
4. Mit dem verspäteten Eintreffen des Vertreters Luxemburgs wird das Quorum jedoch **auch aus Sicht des Sekretariats erreicht und der RID-Fachausschuss ist unter Beachtung der unterschiedlichen Rechtsauffassungen beschlussfähig. Zu einem späteren Zeitpunkt treffen auch noch die Vertreter Italiens und Spaniens ein, so dass 16 RID-Vertragsstaaten anwesend sind.**

**TOP 3: WAHL DES/DER VORSITZENDEN**

5. Herr Helmut Rein (Deutschland) wird als Vorsitzender wiedergewählt. Frau Caroline Bailleux (Belgien) wird als stellvertretende Vorsitzende gewählt. Auf Vorschlag des Sekretariats gilt diese Wahl gleichzeitig für die 51. Tagung des RID-Fachausschusses, bei der noch letzte Entscheidungen für die Ausgabe 2013 des RID beschlossen werden können.
6. Der Vorsitzende betont, dass der RID-Fachausschuss in seiner bisherigen Geschichte gute Arbeit geleistet habe. Wegen des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF werde sich die Arbeit des RID-Fachausschusses ändern, was jedoch nicht als **Problem** angesehen werden sollte. Die Koordinierungssitzung **der EU-Mitgliedstaaten** vor Beginn der Tagung habe gezeigt, dass alle EU-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission an einer pragmatischen Arbeitsweise, wie sie in der Vergangenheit Grundlage der erfolgreichen Arbeit des RID-Fachausschusses gewesen sei, interessiert seien.

**TOP 4: HARMONISIERUNG MIT DER 17. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER SOWIE GENEHMIGUNG DER IN DEN JAHREN 2010 UND 2011 VON DER GEMEINSAMEN RID/ADR/ADN-TAGUNG ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/9 (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* INF.7 (Sekretariat)

7. Das vom Sekretariat vorbereitete Dokument OTIF/RID/CE/2011/9, das die von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2010 und 2011 und vom RID-Fachausschuss in den Jahren 2009 und 2010 angenommenen Texte enthält, wird vorbehaltlich der nachfolgenden Änderungen vom RID-Fachausschuss angenommen.

**Unterabschnitt 1.1.3.3 c)**

8. Der RID-Fachausschuss schließt sich der Entscheidung der WP.15 an, den Text des neuen Unterabschnitts 1.1.3.3 c) in die Sondervorschrift 363 zu überführen und damit eine stärkere Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Modellvorschriften herbeizuführen (siehe Anlage I).

**Abschnitt 6.11.5**

9. Die WP.15 hatte die Aufnahme neuer Vorschriften für flexible Schüttgut-Container vorerst abgelehnt, bis ergänzende Vorschriften insbesondere zur Ladungssicherung vorliegen. Da sich keine Delegation des RID-Fachausschusses für die Aufnahme der neuen Vorschriften für flexible Schüttgut-Container in das RID ausspricht **und die Nutzbarkeit dieser Container im Eisenbahnverkehr nicht nachgewiesen ist**, werden alle in Zusammenhang mit der Einführung flexibler Schüttgut-Container stehenden Änderungsanweisungen auch für das RID wieder gestrichen (siehe Anlage I).

**Unterabschnitt 2.2.52.4**

10. In Bezug auf die dritte Änderungsanweisung zu Unterabschnitt 2.2.52.4 wird beschlossen, in der Spalte (7) "OP8" zu streichen und in der Spalte (9) den Ausdruck "verboten" einzufügen, weil dieses organische Peroxid wegen der vorgeschriebenen Temperaturkontrolle im Eisenbahnverkehr nicht zur Beförderung zugelassen ist (siehe Anlage I).

**Kapitel 3.2 Tabelle B**

11. Das Sekretariat stellt die Frage, ob die Spalte "NHM-Code", die nichtoffizieller Teil des RID ist, weiterhin aufrechterhalten werden müsse oder ob sie gestrichen werden könne, nachdem der NHM-Code nicht von allen Eisenbahnen angewendet werde und darüber hinaus der Zollcode davon abweiche.
12. Die Mitgliedstaaten werden gebeten, bis zur 51. Tagung des RID-Fachausschuss zu prüfen, ob diese Spalte beibehalten werden soll. In diesem Fall müssten die NHM-Codes für die neu aufzunehmenden Stoffe dem Sekretariat mitgeteilt und eine ständige Überprüfung der Richtigkeit der Angaben durch einen Staaten- oder Verbandsvertreter sichergestellt werden. Der Vertreter der UIC wird um Prüfung gebeten, welche Auswirkungen die Streichung dieser Spalte zur Folge hätte.

**Sondervorschrift 636 b)**

13. Der Vertreter der Schweiz weist darauf hin, dass in früheren Ausgaben des RID in der Sondervorschrift 636 die Voraussetzung enthalten gewesen sei, dass gebrauchte Lithiumzellen und -batterien nur dann unter vereinfachten Bedingungen zu den Zwischenverarbeitungsstellen befördert werden dürfen, wenn sie zusammen mit anderen Batterien, die kein Lithium enthalten, befördert werden. Ein Antrag der Schweiz, diese Bedingung auch in der überarbeiteten Sondervorschrift aufrechtzuerhalten, sei allerdings bei der letzten Tagung der WP.15 abgelehnt worden. Der Vertreter Schwedens kündigt einen Antrag für die Gemeinsame Tagung an.

*Informelle Dokumente:* INF.2 und INF.4 (CEN)

**Verpackungsanweisung P 200**

14. Die von CEN im informellen Dokument INF.2 vorgeschlagene Änderung des Normenzitates in Absatz (7) b) der Verpackungsanweisung P 200 wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I). Da Normenzitate in der Regel mit der Angabe der Jahreszahl erfolgen, wird das Sekretariat gebeten, in dieser Frage den CEN-Berater zu kontaktieren. Es ist darüber hinaus unklar, warum der von der WP.15 angenommene englische Text vom ursprünglichen Text des CEN-Beraters abweicht. Das Sekretariat wird beauftragt mit dem Sekretariat der UNECE einen einheitlichen Text auch in der französischen Fassung abzustimmen.
15. Die von CEN im informellen Dokument INF.4 vorgeschlagene Änderung wird ebenfalls angenommen, wobei die Normen EN 1801:1998 und EN 12754:2001 nur dann gestrichen werden dürfen, wenn die Norm EN ISO 11372:2011 rechtzeitig vor der 51. Tagung des RID-Fachausschusses veröffentlicht wird (siehe Anlage I).

**Absatz 6.2.3.9.7.3 b)**

16. Die eckigen Klammern werden gestrichen (siehe Anlage I).

**Unterabschnitt 6.2.4.1**

17. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass in den verschiedenen Änderungsanweisungen zur Spalte (4) des Unterabschnitts 6.2.4.1 teilweise die Angabe "bis zum 31. Dezember 2014", teilweise die Angabe "vor dem 1. Januar 2015" erscheine. Die Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung wird gebeten, diesbezüglich eine Vereinheitlichung herbeizuführen.
18. Der Vertreter der Schweiz macht darauf aufmerksam, dass die von der WP.15 angenommene Änderung der Spaltenüberschrift in der Tabelle des Unterabschnitts 6.2.4.2 auch in Absatz 6.8.2.6.2 nachvollzogen werden sollte. Da sich dieses Problem momentan jedoch nicht stellt, weil keine Normen aufgenommen werden, deren Anwendung ab einem bestimmten Zeitpunkt vorgeschrieben ist, wird diese Entscheidung ebenfalls der Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung übertragen.

**Unterabschnitt 7.3.2.4**

19. Der RID-Fachausschuss vereinbart, die Änderungsanweisung zu Unterabschnitt 7.3.2.4 im Zusammenhang mit der Nichtaufnahme der flexiblen Schüttgut-Container nicht vollständig zu streichen, sondern in der ersten Änderungsanweisung die Ergänzung durch den Code "BK2" und die nur für die englische Fassung geltende zweite Änderungsanweisung beizubehalten (siehe Anlage I). Das Sekretariat wird gebeten, diese abweichende Änderung dem Sekretariat der UNECE mitzuteilen.

20. Die im informellen Dokument INF.7 aufgeführten sonstigen Änderungen der WP.15 werden vom RID-Fachausschuss ebenfalls angenommen.

### **Übergangsvorschriften**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/7 (Sekretariat)

21. Die im Dokument OTIF/RID/CE/2011/7 vom Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen zu den Übergangsvorschriften werden vorbehaltlich der nachfolgenden Kommentare angenommen (siehe Anlage I).

#### **Unterabschnitt 1.6.1.1**

22. In Bezug auf die Anpassung des Unterabschnitts 1.6.1.1 wird bemerkt, dass eine Folgeänderung in Absatz 5.4.1.1.12 erforderlich ist (siehe Anlage I).

#### **Unterabschnitt 1.6.3.25**

23. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass der erste Unterabsatz des Unterabschnittes 1.6.3.25 in veränderter Form beibehalten werden müsse, weil die erste wiederkehrende Prüfung auch noch nach dem 1. Januar 2013 durchgeführt werden könne. Der Vertreter der UIP schlägt sogar vor, die Übergangsvorschrift dauerhaft bestehen zu lassen, um deutlich zu machen, dass die Ergänzung des Datums der zuletzt durchgeführten Prüfung durch den Buchstaben "P" oder "L" vor dem 1. Januar 2007 nicht erforderlich war.
24. Der RID-Fachausschuss kommt schließlich überein, die Übergangsvorschrift, wie vom Sekretariat vorgeschlagen, zu streichen, da bis zum 31. Dezember 2012 **entweder eine wiederkehrende Prüfung oder** eine Zwischenprüfung stattgefunden haben muss **und** deren Datum mit dem **zutreffenden** Buchstaben "P" oder "L" **ergänzt sein muss**.

*Informelle Dokumente:* INF.5 und INF.13 (Sekretariat)

25. Die vom Sekretariat in den informellen Dokumenten INF.5 und INF.13 vorgeschlagenen Korrekturen an der französischen Fassung des RID werden angenommen (siehe Anlage I).

### **TOP 5: SONSTIGE ANTRÄGE**

#### **Repräsentative Stichprobenkontrollen in Absatz 1.4.2.2.1 RID im Vergleich zu UIC-Merkblatt 471-3**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/1 (Schweden)

*Informelles Dokument:* INF.9 (Italien)

26. Der Vertreter Schwedens weist in seinem Diskussionspapier darauf hin, dass Eisenbahnunternehmen, die das UIC-Merkblatt 471-3 anwenden, die im Punkt 5 des UIC-Merkblattes aufgeführten Prüfungen an allen Sendungen durchführen müssen, während andere Eisenbahnunternehmen gemäß Absatz 1.4.2.2.1 RID lediglich repräsentative Stichprobenkontrollen vornehmen müssen.
27. In einer Präsentation stellt der Vertreter der UIC das UIC-Merkblatt 471-3 vor. Er betont, dass dieses Merkblatt nicht nur von UIC-Mitgliedsunternehmen, sondern auch von anderen Eisenbahnunternehmen angewendet werde. **Allerdings müsse zwischen dem UIC-Merkblatt in seiner Gesamtheit, das dem freiwilligen Qualitätssicherungssystem der Eisenbahnbeförderungsunternehmen diene, und dem auf der Website der UIC öffentlich zugänglichen Punkt 5 dieses Merkblattes unterschieden werden, das im RID als gute Praxis angesehen werde und dessen Anwendung deshalb als vorschriftenkonforme Prüfung von Sendungen mit gefährli-**

chen Gütern gelte. Die Anforderungen für Eisenbahnbeförderungsunternehmen, die dem UIC-Merkblatt 471-3 in seiner Gesamtheit beigetreten seien, gingen sogar über die in Punkt 5 aufgeführten hinaus, wobei die Stichprobenkontrollen unter Anwendung der Norm ISO 2859-1:1999 (Stichprobenprüfung anhand der Anzahl fehlerhafter Einheiten oder Fehler (Attributprüfung) – Teil 1: Nach der annehmbaren Qualitätsgrenzlage (AQL) geordnete Stichprobenpläne für die Prüfung einer Serie von Losen) durchgeführt würden.

28. Im Zusammenhang mit seinem informellen Dokument INF.9 betont der Vertreter Italiens, dass angesichts der in Italien festgestellten Tropfleckagen Prüfungen des Befüllers nicht ausreichend und zusätzliche Kontrollen durch den Beförderer erforderlich seien. Er begrüßt die von CEFIC vorgeschlagenen Checklisten für den Befüller (siehe Absätze 64 bis 71).
29. Der Vorsitzende erinnert daran, dass bei der Erarbeitung der Pflichten des Beförderers erkannt worden sei, dass eine Prüfung im Eisenbahnverkehr nicht in jedem Einzelfall möglich **und notwendig** sei, weshalb lediglich stichprobenartige Kontrollen vorgeschrieben worden seien. Die Dichte der Überwachung **durch den Beförderer** sollte sich dabei an der Vorschriftenkonformität der jeweiligen Absender in der Vergangenheit orientieren. Da heute zunehmend Eisenbahnunternehmen auf dem Markt vertreten seien, die nicht Mitglied der UIC sind, sollte überlegt werden, ob die Prüfpunkte des UIC-Merkblattes nicht in die Vorschriften übernommen werden sollten, damit sie für alle Unternehmen verpflichtend gelten.
30. Der RID-Fachausschuss begrüßt einhellig den **Vorschlag, eine Arbeitsgruppe mit der Prüfung zu beauftragen, ob die Handlungen der Beteiligten im RID näher konkretisiert werden können.** Diese Arbeitsgruppe, die am 12. und 13. April 2012 im Anschluss an die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (siehe auch Absatz 81) auf Einladung **Italiens in Zusammenarbeit mit Deutschland** und der UIC zusammentreffen wird, **wird auch die Checklisten des CEFIC (siehe Absätze 64 bis 71) berücksichtigen.** Bei dieser Arbeit müsste geprüft werden, ob die repräsentativen Stichprobenkontrollen beibehalten werden können, wobei eventuell zu spezifizieren ist, was unter "repräsentativ" zu verstehen ist, um sicherzustellen, dass die Beförderungen vorschriftenkonform durchgeführt werden. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob diese Arbeiten auch Rückwirkungen auf das ADR haben. Die Vertreterin Frankreichs kündigt an, für diese Arbeitsgruppe ein Dokument betreffend die Methodik von repräsentativen Stichproben vorzubereiten.
31. Unabhängig davon **kann** im Gefahrgutregulierungsausschuss der Europäischen Kommission über die Entwicklung einer **Regelung für Gefahrgut-Kontrollen im Eisenbahnverkehr** nachgedacht werden.

### **Prüfung des Gefahrgutbeauftragten**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/2 (Schweden)

32. Der Vertreter Schwedens macht mit seinem Dokument darauf aufmerksam, dass die 2011 in das RID eingeführten schriftlichen Weisungen nicht in Unterabschnitt 1.8.3.11 b) und Absatz 1.8.3.12.4 a) betreffend die Prüfung des Gefahrgutbeauftragten berücksichtigt worden seien. Diese Ergänzungen werden mit einer kleinen Änderung und einer Ergänzung im 13. Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.8.3.11 b) vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).
33. Das Sekretariat wird gebeten dem Sekretariat der UNECE mitzuteilen, dass in Absatz 1.8.3.12.4 a) des ADR statt "transport certificates"/"certificats de transport" der übliche Ausdruck "transport documents"/"documents de transport" verwendet werden sollte.

34. Bezüglich der Verwendung des Ausdrucks "Abfertigungsbeschränkung" im fünften Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.8.3.11 b) RID (im Gegensatz zu "Versandbeschränkung" im ADR) weist das Sekretariat darauf hin, dass es sich hierbei um den im Eisenbahnverkehr üblichen Terminus handele, der auch in Absatz 1.4.2.1.1 d) bezüglich der Pflichten des Absenders verwendet werde. Da in Unterabschnitt 7.5.1.1 im Gegensatz dazu der Wortlaut "für den Versandbahnhof geltende Vorschriften" verwendet wird, wird vereinbart, bis zur nächsten Tagung anhand der geltenden Rechtsvorschriften zu prüfen, ob dieser Begriff im RID geändert werden muss, zumal in der französischen Fassung der gleiche Begriff wie im ADR verwendet wird.

#### **Beseitigung eines redaktionellen Fehlers in Absatz 6.8.2.2.1 RID**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/3 (UIC)

35. Der Antrag der UIC, der auf einen falschen Verweis in Absatz 6.8.2.2.1 RID hinweist, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).

#### **Anbringung von Großzetteln (Placards) gemäß Unterabschnitt 5.3.1.5 an Wagen, in denen nur Versandstücke befördert werden**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/4 (Schweiz)

36. Der Vertreter der Schweiz schlägt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2011/4 vor, bei der Beförderung von Versandstücken mit gefährlichen Gütern in Wagen die Möglichkeit der Anbringung orangefarbener Tafeln anstelle von Großzetteln zuzulassen, wie dies bereits bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen im Huckepackverkehr zugelassen ist.
37. Die Meinungen zu diesem Antrag sind geteilt. Während einige Delegationen die Ansicht vertreten, dass die Vorschriften für die Kennzeichnung im Eisenbahnverkehr stärker mit dem Straßenverkehr harmonisiert und damit vereinfacht werden sollten, sind andere Delegationen der Meinung, dass Großzettel nicht nur für die Einsatzkräfte, sondern auch für das Eisenbahnpersonal mehr Informationen bieten.
38. Der Vertreter der Schweiz wird nach diesem ersten Meinungsaustausch gebeten, einen offiziellen Änderungsantrag zu unterbreiten, in dem auch auf die Frage eingegangen werden sollte, wie bei fehlender genauer Gefahreninformation die Vorschrift des Schutzabstandes in Abschnitt 7.5.3 erfüllt werden kann.

#### **Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wagen**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/10 (Schweden)

*Informelles Dokument:* INF.11 (Schweiz)

39. Ziel des Dokuments OTIF/RID/CE/2011/10 Schwedens ist es, die Möglichkeit der Anbringung verkleinerter Großzettel der Größe 150 mm x 150 mm an Wagen an Bedingungen zu knüpfen. Darüber hinaus soll verhindert werden, dass die verschiedenen angebrachten Großzettel eine unterschiedliche Größe aufweisen. Dieser zweite Antrag wird vom Vertreter Schwedens jedoch nach den Beratungen innerhalb der Koordinierungssitzung der EU-Mitgliedstaaten zurückgezogen, auch wenn er der Meinung ist, dass eine Behandlung auf multimodaler Ebene nicht möglich sei, da weder die UN-Modellvorschriften noch das ADR verkleinerte Großzettel für andere Stoffe als Stoffe der Klassen 1 und 7 vorsähen.
40. Der Vertreter der Schweiz unterstützt mit seinem informellen Dokument INF.11 den Antrag Schwedens, da zumindest im Fall von Kesselwagen ausreichend Platz für die Anbringung von Großzetteln der Größe 250 mm x 250 mm vorhanden sei.



41. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass das UIC-Merkblatt 573, auf das im RID an mehreren Stellen verwiesen wird, ein Kapitel 1.3 "**Anschriften**" mit den Abmessungen der Wagentafel enthalte. In Fällen, in denen mehrere Großzettel vorgeschrieben seien, würde der auf der Wagentafel vorgesehene Platz nicht ausreichen, so dass eine Bezettelung an anderen Stellen des Wagens erforderlich werde.
42. Während einige Delegierte eine Übereinstimmung der Vorschriften des RID mit den Bestimmungen des UIC-Merkblattes fordern, sind andere Delegierte der Ansicht, dass der vorgeschlagene Text zu Problemen führen könnte, wenn unterschiedliche Ansichten über den vorhandenen Platz bestünden **und keine weiteren Anweisungen für die Anbringung der Großzettel in das Regelwerk aufgenommen würden**.
43. Auf Vorschlag der Vertreterin Polens **(in der Eigenschaft der EU-Ratspräsidentschaft und in Vertretung der EU)** wird die weitere Diskussion dieses Antrags auf die nächste Tagung verschoben.

### **Anbringen von Großzetteln (Placards) auf Wechselaufbauten (Wechselbehältern)**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/12 (Schweden)

44. In seinem Dokument OTIF/RID/CE/2011/12 beantragt der Vertreter Schwedens eine Angleichung der Vorschriften für die Kennzeichnung von Wechselaufbauten, die im Rahmen einer Transportkette auf der Schiene befördert werden, an die für die RID-Ausgabe 2011 angenommenen Erleichterungen für den Huckepackverkehr. So sollten wie beispielsweise bei Wechselbehältern, die auf Anhängern verladen im Huckepackverkehr befördert werden, orangefarbene Tafeln an der Front- und an der Heckseite ausreichend sein.
45. Unter Hinweis auf das Ergebnis der Beratungen innerhalb der Koordinierungssitzung der EU-Mitgliedstaaten bittet die Vertreterin Polens **(in der Eigenschaft der EU-Ratspräsidentschaft und in Vertretung der EU)** dieses Dokument lediglich als Diskussionspapier zu behandeln.
46. Der Vorsitzende erinnert daran, dass Wechselbehälter früher wie Container behandelt worden seien. In der WP.15 sei dann die Diskussion entstanden, dass Wechselbehälter häufig auf dem Fahrzeug verbleiben und deshalb wie Fahrzeuge behandelt werden sollten. Da im Eisenbahnverkehr die Großzettel **als konkretere Information** für das Personal immer als notwendig angesehen worden seien, müsse geprüft werden, ob sich die Arbeitsverfahren und die Ausbildung des Personals so verändert hätten, dass diese Information nicht mehr benötigt würden.
47. In der Diskussion gibt es wenig Unterstützung für den Antrag Schwedens, da die Bem. zu Unterabschnitt 5.3.1.2 ADR klar darauf hinweist, dass die Bezettelungsvorschriften des Unterabschnitts 5.3.1.2 auch für Wechselaufbauten gelten, die im kombinierten Verkehr Straße/Schiene befördert werden. Um das Problem der Nachkennzeichnung in den Umschlagbahnhöfen zu lösen, könnte in den Geschäftsbedingungen der Umschlagbahnhöfe vorgesehen werden, dass nur Wechselbehälter angenommen werden, die mit Großzetteln gekennzeichnet sind.
48. Der Vertreter Schwedens erklärt, dass er gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem neuen Antrag der Schweiz zur Problematik der Kennzeichnung von Wagen, in denen nur Versandstücke befördert werden (siehe Absätze 36 bis 38), auf diese Frage zurückkommen werde.

## **Unfallbericht und Diskussion über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern gemäß Abschnitt 1.8.5**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/5 (Schweiz)

49. In seinem Dokument OTIF/RID/CE/2011/5 weist der Vertreter der Schweiz darauf hin, dass in Unterabschnitt 1.8.5.2 momentan keine Kriterien enthalten seien, wann die RID-Vertragsstaaten einen Unfallbericht an das Sekretariat weiterleiten müssten. Nur wenige Staaten hätten bisher ihre Unfallberichte an das Sekretariat übermittelt.
50. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die ursprüngliche Absicht gewesen sei, nur diejenigen Unfälle zu melden, die nach Ansicht des meldenden Staates Auswirkungen auf die Rechtsfortentwicklung haben könnten. Zwischenzeitlich sei aber in der Arbeitsgruppe "BLEVE" der Gemeinsamen Tagung der Wunsch geäußert worden, eine Datenbank einzurichten, um eine statistische Auswertung zu ermöglichen (siehe Bericht OTIF/RID/RC/2011-B (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124) Absatz 109).
51. Der RID-Fachausschuss sieht die Notwendigkeit, hinsichtlich der Anwendung des Unterabschnitts 1.8.5.2 eine Klarstellung herbeizuführen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob das Unfallmeldeformular angepasst werden müsste, um eine statistische Auswertung zu ermöglichen, und ob dem Sekretariat neben dem Formular auch die Ergebnisse der Unfalluntersuchung übermittelt werden sollten, da nur diese Ergebnisse eine Rechtsfortentwicklung ermöglichen. Diese Fragen sollten jedoch wegen der Auswirkungen für das ADR in der Gemeinsamen Tagung behandelt werden.
52. Im RID-Fachausschuss könnte im Anschluss an die Diskussion in der Gemeinsamen Tagung noch die Frage geprüft werden, ob hinsichtlich der Sicherheitsindikatoren eine Anpassung an die Richtlinie 2004/49/EG erforderlich ist.

### **Beförderungspapier – Ankreuzen des Feldes**

*Informelles Dokument:* INF.6 (Vereinigtes Königreich)

53. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erinnert in seinem informellen Dokument daran, dass für die Beförderung gefährlicher Güter nicht mehr zwingend ein CIM-Frachtbrief verwendet werden muss, sondern dass auch andere Beförderungspapiere möglich sind, die eventuell kein Ankreuzfeld für Gefahrgut enthalten. Aus diesem Grund schlägt er eine Anpassung des Absatzes 5.4.1.1.1 und einen zusätzlichen Satz in Absatz 5.4.1.4.1 vor.
54. Der RID-Fachausschuss entscheidet sich nach einer kurzen Diskussion für den zweiten Textvorschlag zu Absatz 5.4.1.4.1, wobei neben dem CIM-Frachtbrief auch der AVV-Wagenbrief als Beispiel erwähnt wird (siehe Anlage I).

### **Auslegung der RID-Vorschriften zum Huckepackverkehr**

*Informelles Dokument:* INF.15 (Deutschland)

55. Der Vertreter Deutschlands stellt sein informelles Dokument INF.15 vor, in dem er die Meinung vertritt, dass das RID 2011 kein klares Verbot der nationalen Huckepack-Beförderung gefährlicher Güter in Zügen vorsehe, in denen gleichzeitig Personen befördert werden. Aus diesem Grund seien die EU-Mitgliedstaaten durch die Richtlinie 2008/68/EG ermächtigt, spezifische Sicherheitsvorschriften festzulegen, ohne dass hiervon eine nationale Abweichung gemäß Artikel 6 der Richtlinie erforderlich wäre. Er stellt die Frage, ob es solche Beförderungen auch in anderen Staaten gebe und wie die rechtliche Beurteilung in diesen Staaten aussehe. **Andere Staaten bestätigen, dass auch in ihren Ländern ähnliche Verkehre erforderlich seien.**

56. Das Sekretariat gibt zu bedenken, dass gemäß Unterabschnitt 1.1.2.2 RID für die Beförderung gefährlicher Güter in anderen Zügen als Güterzügen ausschließlich die Bestimmungen des Kapitels 7.6 gälten und dass das RID gemäß dem Anwendungsbereich des Artikels 1 des Anhangs C ausschließlich internationale Beförderungen regelt.
57. Der RID-Fachausschuss bittet den Vertreter Deutschlands diese Problematik in den Gefahrgutregelungsausschuss der Europäischen Kommission einzubringen. Darüber hinaus wird er gebeten, in Zusammenarbeit mit anderen Staaten, in denen solche Verkehre bestehen, für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen Antrag zu unterbreiten, in dem **Klarstellungen** zum RID enthalten sind. Der Rechtsdienst des Sekretariates sollte die Problematik auch unter dem Blickwinkel prüfen, dass die EG-Richtlinie nur auf das RID, nicht aber auf den Anhang C verweist.

## **TOP 6: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"**

### **Bericht über die 12. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Hamburg, 6. und 7. Oktober 2011)**

*Informelles Dokument: INF.8 (Sekretariat)*

58. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" gibt auf der Grundlage des Berichtsentwurfs im informellen Dokument INF.8 einen Überblick über die Arbeiten der Arbeitsgruppe.

#### Entgleisungsdetektion

59. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die Arbeiten von DNV abgeschlossen und Stellungnahmen verschiedener Staaten und Verbände sowie der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zum DNV-Bericht eingegangen seien. Diese Stellungnahmen würden im Rahmen der Erarbeitung einer Empfehlung für die Europäische Kommission abgearbeitet, wobei neben dem Bericht der DNV auch andere Erkenntnisse einfließen.
60. Der RID-Fachausschuss bittet darum, dass die anschließenden Konsultationen auf europäischer Ebene im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung des RISC- und des Gefahrgutregelungsausschusses erfolgen. **Der Vertreter der ERA bestätigt, dass dies vorgesehen sei.**

#### Gemeinsame Erklärung aus dem Juni 2002

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/6 (Schweiz)

61. Das vom Vertreter der Schweiz vorgelegte Dokument OTIF/RID/CE/2011/6 erinnert an die am 27. Juni 2002 vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), der Schweizerischen Gesellschaft für die chemische Industrie (SGCI) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unterzeichnete gemeinsame Erklärung, in der sich die drei Parteien mittels konkreter Maßnahmen zur Senkung der Risiken der Beförderung gefährlicher Güter auf dem schweizerischen Hoheitsgebiet verpflichteten.
62. Er stellt fest, dass seit Ende 2010 **quasi** alle Importe von Chlor in die Schweiz mit Kesselwagen erfolgten, die den seit der Unterzeichnung der Vereinbarung in das RID aufgenommenen Vorschriften entsprächen. Die im Recht vorgesehenen Übergangsfristen seien **dabei unterschritten** worden. Während die Entscheidung des RID-Fachausschusses zur Ausrüstung von Kesselwagen für die Beförderung sehr gefährlicher Stoffe mit Entgleisungsdetektoren ausstehe, könne erfreulicherweise festgestellt werden, dass eine schweizerische Güterwagen-Vermietgesellschaft bereits alle ihre Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren ausstatte.
63. Der RID-Fachausschuss nimmt diese Mitteilung zur Kenntnis.

Tropfleckagen

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/11 (CEFIC)

64. Der Vertreter des CEFIC stellt sein Dokument OTIF/RID/CE/2011/11 vor, in dem Checklisten für die Oben-/Untenbefüllung und Oben-/Untenentleerung von Kesselwagen für die Beförderung flüssiger Stoffe enthalten sind. Diese Checklisten waren bereits der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" vorgelegt worden.
65. In einem ersten Schritt stellt der RID-Fachausschuss fest, dass die Checklisten keine Fehler enthalten.
66. Schwieriger gestaltet sich die Diskussion, ob auf diese Checklisten, wie von CEFIC vorgeschlagen, im Rahmen einer unverbindlichen Fußnote zu Unterabschnitt 1.4.3.3 f) und zu Absatz 1.4.3.7.1 d) (ii) oder, wie vom Sekretariat vorgeschlagen, direkt im Anschluss an die jeweiligen Vorschriften mit dem Hinweis verwiesen werden soll, dass die Anforderungen des RID bei Anwendung der von CEFIC herausgegebenen Prüflisten als erfüllt gelten.
67. Einige Delegierte sehen einen unverbindlichen Verweis als ausreichend an, da die in den Checklisten enthaltene Sichtprüfung keine Gewähr der Dichtheit während der Beförderung böte und eine Aufnahme in den Vorschriftentext die Gefahr beinhalte, dass lediglich die in den Checklisten aufgeführten Minimalmaßnahmen ergriffen werden.
68. Andere Delegierte wiederum sind der Ansicht, dass bei einem unverbindlichen Verweis die Gefahr bestehe, dass nicht einmal die Minimalanforderungen eingehalten würden. Wie der Punkt 5 des UIC-Merkblattes 471-3 in Zusammenhang mit den Pflichten des Beförderers spiegeln die Checklisten des CEFIC die gute Praxis wider und schlossen weitergehende Prüfschritte nicht aus.
69. In einer indikativen Abstimmung sprechen sich sieben Staaten und eine Nichtregierungsorganisation für den ursprünglichen Antrag des CEFIC und sieben Staaten und vier Nichtregierungsorganisationen für den Antrag des Sekretariats aus.
70. Auch in der in einer Sitzungsunterbrechung durchgeführten EU-Koordinierung kann keine eindeutige Position der EU-Mitgliedstaaten erzielt werden. Es wird daher beschlossen, den Antrag des CEFIC zunächst in eckigen Klammern anzunehmen (siehe Anlage I).
71. Es wird vereinbart, die Problematik der CEFIC-Checklisten auf die Tagesordnung der von **Italien, Deutschland** und der UIC gemeinsam organisierten Arbeitsgruppe für die Konkretisierung der Pflichten des Beförderers zu setzen (siehe Absatz 30). Dabei könnte auch geprüft werden, ob die Checklisten neben dem Absatz f) nicht auch die Prüfpunkte der Absätze a) und d) des Unterabschnitts 1.4.3.3 erfassen. Ähnlich den Kontrollvorschriften für das Befüllen von Flüssiggaskesselwagen in Unterabschnitt 4.3.3.4 könnte aus Gründen der Kohärenz alternativ auch über Kontrollvorschriften für Stoffe anderer Klassen in Unterabschnitt 4.3.2.3 nachgedacht werden.

In Italien festgestellte Undichtheiten von Kesselwagen

72. Die Vertreterin Frankreichs äußert den Wunsch, dass in der endgültigen Fassung des Berichts über die 12. Sitzung der Arbeitsgruppe die von ihr während der Sitzung vorgetragene Erklärung als Anlage aufgenommen wird.

## Eisenbahnunfall von Viareggio

73. Der Vertreter Italiens<sup>1</sup> gibt einen Überblick über die Zwischenergebnisse der Untersuchung des Eisenbahnunfalls vom 29. Juni 2009 in Viareggio. Nach einem Achsbruch am ersten Wagen des Zuges sei es zu einer Entgleisung gekommen, die nach 370 m zu einem Umkippen des Wagens geführt habe. Nachdem der Wagen weitere 100 m gerutscht sei, sei **der Tank** durch einen Gegenstand der Infrastruktur (entweder ein für Vermessungszwecke installiertes aufrecht stehendes Schienenstück oder die Flügelschiene einer Weiche) aufgerissen worden.

Der Vertreter Italiens<sup>2</sup> hebt in seinem Vortrag insbesondere hervor:

- die Ergebnisse der DNV-Studie und der Vorschläge Italiens zu Maßnahmen gegen Entgleisungen von Güterzügen,
- die nach der Einführung der Checklisten von Italien erzielten Ergebnisse in Bezug auf das Austreten gefährlicher Güter,
- die Maßnahmen Italiens nach dem Unfall von Viareggio und die dadurch erzielten Ergebnisse,
- die Ergebnisse Italiens zum Europäischen Sichtprüfungskatalog (EVIC – European Visual Inspection Catalogue),
- die italienische Statistik zu Achsbrüchen.<sup>3</sup>

74. Als Folge des Unfalls **könnten nach Abschluss der Unfalluntersuchungen** auf europäischer Ebene verschiedene Maßnahmen für Radsätze (Nachverfolgbarkeit der Achsen, Aufbewahrung der Prüfdaten, Zerstörung von Achsen mit unklarem Lebenslauf, Festlegung einer höchsten Lebensdauer von Bauteilen, laufeleistungsabhängige Wartung) **vorgeschlagen werden, die bereits im Rahmen einer Selbstverpflichtung des Sektors zur Anwendung kommen.** Der Vertreter Italiens<sup>2</sup> präzisiert, dass die nach dem Unfall von Viareggio angenommenen

---

<sup>1</sup> Italienische Unfalluntersuchungsbehörde.

<sup>2</sup> Italienische Sicherheitsbehörde.

<sup>3</sup> Der Vertreter der italienischen Sicherheitsbehörde erklärt darüber hinaus, dass es notwendig sei, die DNV-Studie im Hinblick auf folgende Ziele auszudehnen (Anmerkung des Sekretariats: Da die DNV-Studie bereits abgeschlossen ist und die geforderten Ziele größtenteils in der DNV-Studie bereits abgebildet sind, wird die vom Vertreter Italiens geforderte Ergänzung des Berichts lediglich in einer Fußnote wiedergegeben.):

- Feststellung von Maßnahmen zur Verringerung der Folgen von Güterzugentgleisungen (z.B. durch den Einbau von "Achsen-Rückhaltesystemen" im Rollmaterial, die bei einem Achsbruch die Achsen selbst abfangen, und durch die Verwendung von ortsfesten Entgleisungsdetektoren an kritischen Punkten der Infrastruktur (vor Brücken, Tunneln usw.);
- Untersuchung von Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, um die Gefahr von Güterzugentgleisungen zu reduzieren, z.B.:
  - Anlagen zur Ortung von Heißläufern und blockierten Bremsen;
  - Kontrollpunkte für die Überprüfung der Radsatzlasten zur Feststellung von Ladungsverschiebungen, Überladungen und schwerwiegenden Radsatzmängeln;
  - Messpunkte für die Überwachung der Qualität des Rollmaterials und der Belastungen des Gleissystems.

Schließlich sei es wichtig, die Studie auf alle Güterwagen auszudehnen, da gefährliche Güter nicht nur in Kesselwagen befördert werden.

Maßnahmen solange nicht zurückgezogen werden könnten, solange die Maßnahmen des Sektors nicht verbindlich seien.

75. Der RID-Fachausschuss vereinbart, die eventuellen gefahrgutrechtlichen Rückwirkungen des Unfalls nach Vorlage des endgültigen Unfallberichts im Rahmen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu untersuchen.
76. Auch wenn der betroffene Tank ein niedriges Lebensalter hatte und keine Beanstandungen aufwies, sollte nach Ansicht des Vorsitzenden über den Weiterbetrieb von über 30 Jahre alten Gaskesselwagen auf Grund von Übergangsvorschriften nachgedacht werden.
77. Die Vertreterin Frankreichs weist darauf hin, dass unter <http://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/IMPEL-Seminar--3918.html> Informationen des internationalen Zusammenschlusses der Umweltbehörden (IMPEL) zum Unfall in Viarregio verfügbar seien.

#### Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen EN 14432 und EN 14433

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/8 (UIP)

*Informelle Dokumente:* INF.14 (Belgien)  
INF.17 (Belgien, Deutschland, Frankreich, UIP)

78. Mit seinem Dokument OTIF/RID/CE/2011/8 beantragt der Vertreter der UIP die Möglichkeit der Weiterverwendung von Kesselwagen, die auf der Grundlage der multilateralen Sondervereinbarung RID 7/2011 bis Ende 2011 mit Armaturen ausgerüstet wurden, welche nicht den seit 1. Januar 2011 im RID/ADR zitierten Normen EN 14432 und EN 14433 entsprechen. Ein diesbezüglicher Antrag, der auch Tankfahrzeuge und Tankcontainer umfasste, war von der Gemeinsamen Tagung im September 2011 abgelehnt worden.
79. Die Vertreterin Belgiens weist in ihrem informellen Dokument INF.14 darauf hin, dass multilaterale Sondervereinbarungen nicht für die Abweichung von Bauvorschriften verwendet werden sollten, da dies in der Zukunft zwangsläufig zu Problemen hinsichtlich der Weiterverwendung solcher Wagen führen würde. Außerdem führe die nachträgliche Legalisierung von Bedingungen einer multilateralen Sondervereinbarung, die nur von einzelnen Mitgliedstaaten gegengezeichnet wurde, zu einem unfairen Wettbewerb. Sollte die Mehrheit des RID-Fachausschusses jedoch für eine Übergangsvorschrift sein, sollte diese wenigstens zeitlich bis zur nächsten Prüfung begrenzt werden. **Die Vertreter Finnlands und Österreichs unterstützen die von Belgien vorgebrachten Argumente.**
80. Auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.17 einigt sich der RID-Fachausschuss jedoch darauf, die von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung angenommene Übergangsvorschrift nach Anpassung des Datums der geltenden Vorschriften in das RID zu übernehmen (siehe Anlage I). Der Vertreter Deutschlands erklärt sich bereit, eine multilaterale Sondervereinbarung zu initiieren, welche die am 31. Dezember 2011 auslaufende Sondervereinbarung RID 7/2011 ersetzt.

#### Nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

81. Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird am 11. und 12. April 2012 in zeitlichem Zusammenhang mit der Arbeitsgruppe für die Prüfungen des Beförderers (siehe Absatz 30) stattfinden. Folgende Punkte sind für die Tagesordnung vorgesehen:
  - Bewertung der Entscheidung der Europäischen Kommission zur Entgleisungsdetektion;
  - endgültiger Unfallbericht der italienischen Behörden über den Eisenbahnunfall von Viarregio und Prüfung der Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften;

- Überprüfung der Anforderung von Handbremsen, die von der Übergangsbühne aus bedient werden können, durch die UIC;
- Überprüfung von Übergangsvorschriften für alte Gaskesselwagen, sofern dazu eine Delegation ein Dokument unterbreitet;
- eventuelle Bearbeitung eisenbahnspezifischer Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung nach Vorlage der Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu den BK- und VW-/VV-Vorschriften;
- Weiterverfolgung der ECM-Problematik (für die Instandhaltung zuständige Stelle).

#### **TOP 7: GENEHMIGUNG DER ANGENOMMENEN TEXTE UND DER ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN SOWIE INKRAFTSETZUNG**

82. Die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 **vorgesehenen** Texte und Übergangsvorschriften (siehe Anlage I) werden **ohne Gegenstimme angenommen**.

#### **TOP 8: INFORMATIONEN DES CIT UND DER UIC ZUM FORTSCHRITT DES PROJEKTS ERAILFREIGHT**

83. Ein Vertreter der von UIC und CIT mit der Durchführung des Projekts eRailFreight beauftragten Firma Raildata stellt den Fortschritt der Arbeiten dar (siehe Anlage II). Seit dem 2. November 2011 würden bereits die ersten internationalen Beförderungen mit einem elektronischen Beförderungspapier durchgeführt. Auch die Beförderung gefährlicher Güter mit einem elektronischen Beförderungspapier sei bereits möglich, müsste aber noch von den nationalen Behörden genehmigt werden.

#### **TOP 9: INFORMATIONEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHN-AGENTUR (ERA)**

*Informelles Dokument: INF.12 (ERA)*

##### **Mit der Instandhaltung beauftragte Stelle (ECM)**

84. Bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses war der Vertreter der ERA um Prüfung gebeten worden, ob aus dem Zertifizierungssystem für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen Auswirkungen auf Unternehmen für die Instandhaltung von Kesselwagen auf der Basis des RID entstehen.
85. Als Ergebnis dieser Prüfung stellt der Vertreter der ERA fest, dass die ECM-Verordnung mit den derzeitigen Vorschriften des RID **unter der Voraussetzung** kompatibel sei, **dass die entsprechenden im RID zugeordneten Pflichten richtig interpretiert und in Übereinstimmung mit der ECM-Verordnung umgesetzt werden, wie dies im Einzelnen in der Anlage zum informellen Dokument INF.12 ausgeführt ist**. Die Aufnahme einer Begriffsbestimmung für ECM im RID würde jedoch eine klarere Zuordnung der Pflichten ermöglichen.
86. Nach einer Diskussion sieht der RID-Fachausschuss keinen Konflikt zwischen der ECM-Verordnung und dem RID. Die Mehrheit der Delegierten empfiehlt, in den Unterabschnitten 1.4.3.4 und 1.4.3.5 RID auf die ECM-Verordnung und die technischen Anhänge zum COTIF mit dem Hinweis zu verweisen, dass die sich aus diesen Unterabschnitten ergebenden Sorgfaltspflichten als erfüllt gelten, wenn die Vorschriften dieser Verordnung angewendet werden.

87. Die Vertreterin Belgiens erklärt sich bereit, in Zusammenarbeit mit anderen interessierten Delegationen einen Antrag vorzulegen, in dem auch die Aufnahme eines zusätzlichen Absatzes in Anlehnung an Absatz 1.4.3.7.2 (siehe informelles Dokument INF.8 Absatz 30) und die Frage der unterschiedlichen Begriffe von Betreiber und Halter betrachtet wird.
88. Die Frage, ob eine für die Instandhaltung zuständige Stelle Prüfstelle im Sinne des RID sein kann, ist in Zusammenhang mit Abschnitt 1.8.6 und Kapitel 6.8 zu betrachten, wobei eine organisatorische Trennung zwischen ECM und Prüfstelle vorzunehmen ist, wie dies bereits in den Vorschriften der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 für betriebseigene Prüfdienste vorgesehen ist.
89. Der Vertreter der ERA wird gebeten, den RID-Fachausschuss über die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Leitfadens für ECM zu informieren.

### **Telematik**

90. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informiert den RID-Fachausschuss, dass sein Land dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag für die eindeutige Identifizierung einer Zeile in der Tabelle A unterbreitet habe und eine Lösung im Rahmen dieses Bienniums angestrebt werde.

### **TOP 10: VERSCHIEDENES**

#### **Publikation bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen**

*Informelles Dokument: INF.3 (CIT)*

91. Der Vertreter des CIT erklärt, dass er sein informelles Dokument INF.3, in dem er noch nachträgliche redaktionelle Änderungen vorgenommen hat, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses erneut vorlegen werde.

#### **Information des Sekretariats über die Arbeiten der Ad-hoc-Arbeitsgruppe "Überarbeitung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter" der OSShD**

*Informelles Dokument: INF.10 (Sekretariat)*

92. Das Sekretariat stellt sein informelles Dokument INF.10 vor, in dem über die Arbeiten einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD berichtet wird, die sich zur Aufgabe gesetzt hat, die Anlage 2 zum SMGS stärker mit dem RID zu harmonisieren. Vom Sekretariat der OSShD sei zwischenzeitlich eine tabellarische Darstellung der Unterschiede erstellt worden, die im Rahmen der übernächsten Sitzung des RID-Fachausschusses unter Beteiligung von Delegierten der OSShD geprüft werden könnte.
93. Der RID-Fachausschuss dankt den Vertretern Lettlands und Polens für den im Zusammenhang mit der Erstellung dieser Tabelle geleisteten Einsatz und betont die Wichtigkeit dieser Arbeiten für die Zukunft.

#### **Entwurf eines Fehlerverzeichnisses zur RID-Ausgabe 2011**

*Informelles Dokument: INF.16 (Sekretariat)*

94. Der RID-Fachausschuss nimmt den vom Sekretariat erstellten Entwurf eines Fehlerverzeichnisses für die RID-Ausgabe 2011 zur Kenntnis, in das noch weitere von den Vertretern Polens und des Vereinigten Königreichs festgestellte Korrekturen aufgenommen werden. Das Sekretariat beabsichtigt, dieses Fehlerverzeichnis bis Ende des Jahres zu veröffentlichen.



95. Das Sekretariat informiert den RID-Fachausschuss über die Entscheidung des Verwaltungsausschusses der OTIF, das RID ab 2012 im kostenfreien Bereich der OTIF-Website im Lese-Modus zu veröffentlichen.

#### **In memoriam Wieger J. Visser (Niederlande)**

96. Der Vorsitzende unterrichtet den RID-Fachausschuss über den Tod von Wieger Johannes Visser (Niederlande) am 12. Oktober 2011. Er hebt seine eindrucksvolle Persönlichkeit hervor, die durch Humor und Geradlinigkeit geprägt gewesen sei. Obwohl er in der Umstrukturierung des RID den Weltuntergang gesehen habe, habe er als Vorsitzender der Arbeitsgruppe "Umstrukturierung des RID" schließlich den Erfolg der neu gestalteten Fassung sichergestellt. Im Namen des RID-Fachausschusses drückt der Vorsitzende seiner Frau sein tiefes Mitgefühl aus. In Erinnerung an seinen stets präsenten Humor nimmt der RID-Fachausschuss Abschied von einem außergewöhnlichen Kollegen und Freund.

#### **Verabschiedung von Herrn Armin Ulrich (Deutschland) in den Ruhestand**

97. Der Vorsitzende dankt Herrn Armin Ulrich (Deutschland) für seine jahrzehntelange Begleitung der Arbeiten des RID-Fachausschusses. Zunächst als Sekretär, später als Vorsitzender der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung habe er zahlreiche Tankvorschriften maßgeblich mitgestaltet. Im Namen des RID-Fachausschusses wünscht der Vorsitzende Herrn Ulrich einen langen und glücklichen Ruhestand.

#### **Dank**

98. In einer kleinen Feierstunde anlässlich der 50. Tagung des RID-Fachausschusses dankt das Sekretariat den Delegierten für deren Engagement bei der Verbesserung der Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter. Die Tatsache, dass sich Mitgliedstaaten bereit erklärten, zu einer Sitzung des RID-Fachausschusses in ihr Land einzuladen, zeige, wie wichtig dieses Thema von den RID-Vertragsstaaten erachtet werde. Der Vorsitzende erklärt, dass der Erfolg des RID-Fachausschusses auch der präzisen Arbeit des Sekretariats bei der Vorbereitung und Durchführung der Tagungen zu verdanken sei. In seinen Dank bezieht er ausdrücklich auch Herrn Jean-Daniel Dénervaud ein, der im Juli 2009 in den Ruhestand getreten ist.
99. Der Vorsitzende dankt der schwedischen Delegation für die hervorragende Organisation dieser Tagung. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit.
100. Die Vertreterin Polens (in der Eigenschaft der EU-Ratspräsidentschaft und in Vertretung der EU) dankt dem Sekretariat für seine Geduld und seine Kooperation bei der Durchführung der EU-internen Koordination.
101. Im Namen aller Delegationen dankt die stellvertretende Vorsitzende dem Vorsitzenden für sein diplomatisches Fingerspitzengefühl bei der Leitung der Diskussionen.

#### **Nächste Tagung**

102. Die 51. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 30. bis 31. Mai 2012 in Bern stattfinden. Das Sekretariat weist darauf hin, dass offizielle Dokumente bis spätestens 13. April 2012 eingereicht werden müssen.
103. Die 52. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der 46. oder 47. Kalenderwoche 2012 auf Einladung Lettlands in Riga stattfinden, wobei ein Teil der Sitzung gemeinsam mit den Experten für die Anlage 2 zum SMGS abgehalten werden könnte, um die Frage der Harmonisierung von RID und Anlage 2 SMGS zu behandeln (siehe auch Absatz 92).

**Von der 50. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene Texte**

Dokument OTIF/RID/CE/2011/9 mit folgenden Änderungen angenommen:

**Inhaltsverzeichnis**

Die Änderungsanweisungen zu Unterabschnitt 1.1.3.3 sowie zu den Abschnitten 6.11.3, 6.11.4 und 6.11.5 streichen.

**Kapitel 1.1**

**1.1.3.3** Änderungsanweisung streichen.

**Kapitel 1.2**

**1.2.1** Die erste Änderungsanweisung (Aufnahme eines Verweises auf "flexible Schüttgut-Container") zur Begriffsbestimmung für "Schüttgut-Container" streichen.

**Kapitel 1.6**

**1.6.1.27** "des Unterabschnitts 1.1.3.3 c) (i)" ändern in:  
"der Sondervorschrift 363 des Kapitels 3.3".

**Kapitel 2.2**

**2.2.52.4** In der Tabelle der dritten Änderungsanweisung in Spalte (7) streichen:  
"OP8".

In der Tabelle der dritten Änderungsanweisung in Spalte (9) einfügen:  
"verboten".

**2.2.9.1.7** [Die in der französischen Fassung für den Absatz e) (viii) vorgenommene Änderung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**Kapitel 3.2  
Tabelle A**

Alle Änderungsanweisungen zur Aufnahme des Codes "BK3" in Spalte (10) streichen (betrifft die UN-Nummern 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 und 3378 VG III).

**Kapitel 3.3**

**363** erhält folgenden Wortlaut:

**"363** Diese Eintragung gilt auch für flüssige Brennstoffe, ausgenommen solche, die gemäß Unterabschnitt 1.1.3.3 b) freigestellt sind, in größeren als den in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (7a) angegebenen Mengen in Umschließungsmitteln, die Bestandteil von Geräten oder Maschinen (z.B. Generatoren, Kompressoren, Heizvorrichtungen usw.) als Teil ihres ursprünglichen Baumusters sind. Sie unterliegen nicht den

übrigen Vorschriften des RID, wenn folgende Vorschriften erfüllt werden:

(Text der Absätze c) (i) bis (v) des Unterabschnitts 1.1.3.3 als Absätze a) bis e) einfügen, wobei die letzte Zeile des Absatzes (v) folgenden Wortlaut erhält: «BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 363».)"

## Kapitel 4.1

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

### 4.1.4.1

**P 137** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**P 200** Der Absatz (7) b) erhält am Ende folgenden Wortlaut:

"..., wenn der Korrosionskontaminationsgrad des einzufüllenden Flüssiggases der Norm ISO 9162 entspricht".

Der erste Spiegelstrich der Änderungen zu Absatz (11) erhält folgenden Wortlaut:

"[– In der Tabelle die Zeilen für die Normen "EN 1801:1998" und "EN 12754:2001" streichen.]"

Die Änderungsanweisung zu Absatz (12) 2.5 erhält folgenden Wortlaut:

"Im zweiten Satz des Absatzes (12) 2.5 "wenn die Gase dem Korrosionskontaminationsgrad der Norm EN 1440:2008 Anlage E.1 Buchstabe b entsprechen" ändern in:

"wenn der Korrosionskontaminationsgrad der Gase der Norm ISO 9162 entspricht"."

## Kapitel 6.1

**6.1.3.1 a) (i)** Änderungsanweisung streichen.

## Kapitel 6.2

**6.2.2.7.2 a)** Änderungsanweisung streichen.

**6.2.2.9.2 a)** Änderungsanweisung streichen.

**6.2.3.9.7.3 b)** Eckige Klammern und Anmerkung des Sekretariats streichen.

**6.2.4.2** Den Verweis auf die Norm "EN 1440:2008 + A1:[2012] (ausgenommen Anlagen G und H)" in eckige Klammern setzen.

[Die zweite Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkung auf den deutschen Text.]

Folgende Änderungsanweisung hinzufügen:

"Die Spaltenüberschrift der dritten Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"anwendbar"."

### **Kapitel 6.3**

**6.3.4.2 a)** Änderungsanweisung streichen.

### **Kapitel 6.5**

**6.5.2.1.1 a)** Änderungsanweisung streichen.

### **Kapitel 6.6**

**6.6.3.1 a)** Änderungsanweisung streichen.

### **Kapitel 6.7**

**6.7.2.20.1 c) (i)** Änderungsanweisung streichen.

**6.7.3.16.1 c) (i)** Änderungsanweisung streichen.

**6.7.4.15.1 c) (i)** Änderungsanweisung streichen.

**6.7.5.13.1 c) (i)** Änderungsanweisung streichen.

### **Kapitel 6.8**

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

### **Kapitel 6.11**

Alle Änderungsanweisungen streichen.

### **Kapitel 7.3**

**7.3.2.1** Änderungsanweisung streichen.

**7.3.2.4** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"7.3.2.4** Nach "Schüttgut-Containern" einfügen:

"(Code BK 2)"."

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

**7.3.2.9** Änderungsanweisung streichen.

### **Kapitel 7.5**

**7.5.7** Änderungsanweisungen streichen.

## Sonstige Änderungen

### Kapitel 1.1

1.1.4.3 erhält folgenden Wortlaut:

#### **"1.1.4.3 Verwendung der für den Seeverkehr zugelassenen ortsbeweglichen Tanks des IMO-Typs**

Ortsbewegliche Tanks der IMO-Typen 1, 2, 5 und 7, die den Vorschriften des Kapitels 6.7 oder 6.8 nicht entsprechen, die jedoch vor dem 1. Januar 2003 nach den Vorschriften des IMDG-Codes (Amendment 29-98) gebaut und zugelassen wurden, dürfen weiterverwendet werden, vorausgesetzt, sie entsprechen den anwendbaren Vorschriften für die wiederkehrende Prüfung des IMDG-Codes<sup>1)</sup>. Darüber hinaus müssen sie den Vorschriften der jeweiligen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalten 10 und 11 angegebenen Anweisungen und den Vorschriften des Kapitels 4.2 des RID entsprechen. Siehe auch Unterabschnitt 4.2.0.1 des IMDG-Codes.

<sup>1)</sup> Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat mit Rundschreiben DSC.1/Circ.12 und Corrigenda einen Leitfadens für die Weiterverwendung von bestehenden ortsbeweglichen Tanks und von Straßentankfahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter («Guidance on the Continued Use of Existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the Transport of Dangerous Goods») herausgegeben. Der englische Text dieses Leitfadens kann auf der Website der IMO unter [www.imo.org](http://www.imo.org) eingesehen werden."

### Kapitel 1.3

1.3.1 Am Ende der Bem.1 "siehe Abschnitt 1.8.3" ändern in:

"siehe anstelle dieses Abschnitts Abschnitt 1.8.3".

### Kapitel 1.4

[1.4.3.3 Am Ende des Absatzes f) einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

"\* Die Industrie hat Prüflisten für die Verwendung beim Befüllen von Kesselwagen zur Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen herausgegeben. Diese Prüflisten können auf der Website des CEFIC (Europäischer Rat der chemischen Industrie) [www.cefic.org](http://www.cefic.org) eingesehen werden."]

[1.4.3.7.1 Am Ende des Absatzes d) (ii) einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

"\* Die Industrie hat Prüflisten für die Verwendung beim Entleeren von Kesselwagen zur Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen herausgegeben. Diese Prüflisten können auf der Website des CEFIC (Europäischer Rat der chemischen Industrie) [www.cefic.org](http://www.cefic.org) eingesehen werden."]

### Kapitel 1.6

1.6.1.1 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.1.1 Sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, dürfen Stoffe und Gegenstände des RID bis zum 30. Juni 2013 nach den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften des RID<sup>13)</sup> befördert werden.

**Bem.** Wegen der Angabe im Beförderungspapier siehe Absatz 5.4.1.1.12.

<sup>13)</sup> Fassung des ab 1. Januar 2011 geltenden RID."

**1.6.2.7,**  
**1.6.2.8,**  
**1.6.3.25,**  
**1.6.3.35,**  
**1.6.3.37,**  
**1.6.4.17,**  
**1.6.4.34,**  
**1.6.4.35**

Den Text ersetzen durch:

"(gestrichen)".

**1.6.2.11** erhält folgenden Wortlaut:

**"1.6.2.11** Gaspatronen, die vor dem 1. Januar 2013 gebaut und für die Beförderung vorbereitet wurden, ohne dass die Vorschriften des Abschnitts 1.8.6, 1.8.7 oder 1.8.8 für die Konformitätsbewertung von Gaspatronen angewendet wurden, dürfen nach diesem Zeitpunkt weiterhin befördert werden, vorausgesetzt, alle übrigen anwendbaren Vorschriften des RID werden eingehalten."

**1.6.3.8** Den ersten Unterabsatz streichen.

**1.6.3.27** Der Absatz a) erhält folgenden Wortlaut:

"a) Bei Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tankcodierung L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2005 gebaut wurden, muss die minimale Energieaufnahme der in der Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 definierten Einrichtungen 500 kJ je Wagenende betragen."

**1.6.3** Folgende Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.3.43** Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2012 gemäß den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2011 geltenden Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.2.6 bezüglich der Normen EN 14432:2006 und EN 14433:2006 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

## **Kapitel 1.8**

**1.8.3.3** Der vierte Spiegelstrich des zweiten Unterabsatzes erhält folgenden Wortlaut:

"– ausreichende Schulung der betreffenden Arbeitnehmer des Unternehmens, einschließlich zu Änderungen der Vorschriften, und Vermerk über diese Schulung in der Personalakte;"

- 1.8.3.11 b)** Im 13. Spiegelstrich nach "Beförderungspapier," einfügen:  
"schriftliche Weisungen,".  
Folgenden neuen 14. Spiegelstrich einfügen:  
"– schriftliche Weisungen (Durchführung der Anweisungen sowie Ausrüstung für den persönliche Schutz);".

- 1.8.3.12.4 a)** Folgenden neuen 9. Spiegelstrich einfügen:  
"– schriftliche Weisungen".

## **Kapitel 4.1**

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

## **Kapitel 5.4**

- 5.4.1.1.1** Der Einleitungssatz erhält folgenden Wortlaut:  
"Das oder die Beförderungspapier(e) muss (müssen) für jeden zur Beförderung aufgegebenen Stoff oder Gegenstand folgende Angaben enthalten:".

- 5.4.1.1.12** "2011" ändern in:  
"2013".

- 5.4.1.4.1** Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:  
"Zusätzlich zu den in den Unterabschnitten 5.4.1.1 und 5.4.1.2 vorgeschriebenen Angaben muss im dafür vorgesehenen Feld ein Kreuz angebracht werden, sofern das verwendete Beförderungspapier ein solches enthält, z.B. der Frachtbrief gemäß CIM oder der Wagenbrief gemäß dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)\*."

\* Veröffentlicht durch das AVV-Büro, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org)."

## **Kapitel 6.8**

- 6.8.2.2.1** "des Punktes 1.1.10 des UIC-Merkblattes 573" ändern in:  
"des Punktes 2.1.10 des UIC-Merkblattes 573".

## **Kapitel 6.9**

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