

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF.10

11. November 2011

(nur Deutsch und Englisch)

RID: 50. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Malmö, 21. bis 25. November 2011)

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

Mitteilung des Sekretariats

Auszug aus dem informellen Dokument INF.24 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Genf,
13. bis 23. September 2011)

(...)

3. In der Zeit vom 22. bis 26. August 2011 hat eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD getagt, um die zwischen dem RID und der Anlage 2 zum SMGS bestehenden Unterschiede zu behandeln. Die Arbeitsgruppe bearbeitete eine von den Vertretern Lettlands und Polens vorbereitete Tabelle, in der diese Unterschiede einzeln dargestellt waren.
4. Bei dieser ersten Tagung der Arbeitsgruppe ging es zunächst darum, festzustellen, welche Unterschiede ihre Berechtigung haben und welche Unterschiede auf der Grundlage spezifischer Anträge gegebenenfalls aufgehoben werden können.

Hauptsächliche Unterschiede

5. Unterschiede bestehen in erster Linie in den Kapiteln 4.3 und 6.8, die für Breitspur-Kesselwagen sicherlich ihre Berechtigung haben. Auch stellt die Inbezugnahme von EN-Normen in Kapitel 6.8 für verschiedene nichteuropäische Staaten ein Hindernis dar.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

6. Allerdings wurde auch festgestellt, dass Abweichungen in den Bauvorschriften für Tankcontainer gemäß RID/ADR einerseits und Tankcontainer gemäß der Anlage 2 zum SMGS andererseits bestehen, die wegen des multimodalen Charakters solcher Beförderungsmittel nach Möglichkeit beseitigt werden sollten. Es ist unter anderem sichtbar geworden, dass die Vorschriften für RID/ADR-Tankcontainer, die ursprünglich für den west- und mitteleuropäischen Raum entwickelt wurden, wegen der im Anwendungsraum des SMGS möglichen Minimaltemperaturen nicht vollständig geeignet sind. Während beispielsweise das RID/ADR von einem Referenztemperaturbereich von -20 °C bis +50 °C ausgeht, sieht die Anlage 2 zum SMGS einen Temperaturbereich von -40 °C bis +50 °C vor.
7. Der Vertreter der OTIF hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass durch diese abweichenden Bauvorschriften für Tankcontainer die Multimodalität auch im Rechtsraum des SMGS gefährdet sei, da in einigen SMGS-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Vertragsparteien des ADR sind, die Tankcontainer-Vorschriften des ADR unverändert zur Anwendung kommen.
8. Ein weiteres Hindernis für den Verkehr zwischen Europa und Asien können solche Vorschriften in der Anlage 2 zum SMGS darstellen, die nur bestimmte SMGS-Mitgliedstaaten betreffen. In der Mehrzahl der Fälle betreffen diese Abweichungen Kasachstan, Russland, die Ukraine und Weißrussland.
9. Gemäß Absatz 5.2.2.2.1.5 RID dürfen Gefahrzettel (und Großzettel (Placards)) nur zusätzliche Texte enthalten, die auf die Art der Gefahr und die bei der Handhabung zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen hinweisen. Die in der Anlage 2 zum SMGS vorgeschriebene Angabe des anzuwendenden Unfallmerkblasses (dreistellige Nummer) darf jedoch alternativ auch auf den Großzetteln (Placards) erfolgen. Dies führt bei Beförderungen aus dem SMGS- in den RID-Raum regelmäßig zu Problemen, weil die Angabe dieser Nummern nach dem RID nicht zulässig ist und darüber hinaus zu Verwechslungen mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr führen kann.

Zukünftige Arbeiten

10. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD sollte von der Gemeinsamen Tagung ermuntert werden, den eingeschlagenen Weg der möglichst weitgehenden Harmonisierung weiterzuverfolgen. Den Vertretern Lettlands und Polens sollte für ihre vorbereitenden Arbeiten und ihren außerordentlichen Einsatz für eine Harmonisierung der beiden Regelwerke ausdrücklich gedankt werden.

Auszug aus dem Bericht der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 13. bis 23. September 2011) (OTIF/RID/RC/2011-B (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124))

1. Multimodale Harmonisierung

114. Ein Mitglied des Sekretariates der OTIF fasst den Stand der Arbeiten zur Harmonisierung der Anlage 2 SMGS mit dem RID zusammen (informelles Dokument INF.24). Er bestätigt, dass die Struktur dieser Anlage 2 und die meisten Vorschriften sich nun größtenteils mit dem RID vereinbaren ließen und regelmäßig aktualisiert würden. Es bestünden jedoch weiterhin erhebliche Unterschiede zwischen der Beförderung in Kesselwagen und Tankcontainern, die ein Hindernis für die eurasische Eisenbahnbeförderung darstellen. Dies gilt insbesondere für Beförderungen gemäß den Kapiteln 4.3 und 6.8, wo die Auslegungstemperaturen im SMGS zwischen -40 °C und +50 °C (wie für ortsbewegliche UN-Tanks) und im RID/ADR zwischen -20 °C und +50 °C liegen. Auch in den Bereichen der Bezettelung und der Anbringung von Großzetteln (Placards) besteht noch erheblicher Harmonisierungsbedarf, da das SMGS für Notfälle die Angabe der Nummern der Unfallmerkbblätter auf den Großzetteln vorschreibt.

115. Ein Mitglied des Sekretariats der UNECE betont, dass zahlreiche Vertragsstaaten des SMGS auch ADR/ADN-Vertragsstaaten sind. Folglich stelle sich neben der Harmonisierungsfrage RID/SMGS auch ein Harmonisierungsproblem SMGS/ADR/ADN. Die Harmonisierung des RID/ADR/ADN werde für die wirtschaftliche Entwicklung der Vertragsstaaten dieser Rechtstexte als wesentlich erachtet. Gleiches sollte auch für die Harmonisierung SMGS/ADR/ADN gelten. Wie könne ein SMGS-konformer Container oder Tankcontainer gemäß ADR oder ADN multimodal oder intermodal befördert werden?
116. Die Gemeinsame Tagung begrüßt die von der polnischen Regierung und insbesondere auch von Regierung Lettlands geleistete Arbeit für die Beschleunigung der Harmonisierung SMGS/RID. Es wird betont, dass eine Liste aller zwischen dem SMGS einerseits und dem RID/ADR andererseits bestehenden Unterschiede für die Gemeinsame Tagung sehr nützlich sein würde. Die Tatsache, dass Russisch, Deutsch, Englisch und Französisch zu den Arbeitssprachen gehören, wird als großer Vorteil angesehen, der die Harmonisierungsarbeiten entscheidend erleichtern kann.
117. Der Vertreter Lettlands bestätigt, schnellstmöglich ein derartiges Dokument vorlegen zu wollen, macht jedoch darauf aufmerksam, dass die Beschlüsse innerhalb der OSShD im Konsens gefasst werden.
118. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die SMGS-Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Gegensatz zu den SMGS-Mitgliedstaaten außerhalb der Europäischen Union bei ihren Tagungen stets gut vertreten sind. Eine bessere Vertretung dieser Länder bei der Behandlung dieser Fragen wäre jedoch durchaus von Vorteil. Darüber hinaus könnte auch die Expertise der Tank-Arbeitsgruppe für die Behandlung der Unterschiede in Bezug auf Tanks genutzt werden.
119. Mit großem Interesse nimmt die Gemeinsame Tagung auch den Vorschlag der IRU zur Kenntnis, langfristig auch die Möglichkeit einheitlicher Vorschriften für die Beförderung in Tankcontainern auf der Grundlage der gegebenenfalls geänderten UN-Vorschriften zur Beförderung in ortsbeweglichen Tanks ins Auge zu fassen. Hierzu müssten einerseits die Betreiber und andererseits die Hersteller dieser Tankcontainer konsultiert werden, damit vor dem Hintergrund einer Globalisierung des Handels wirtschaftliche Vor- und Nachteile klar identifiziert werden können.
