

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

INF.3

3. November 2014

Original: Deutsch

RID: 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Madrid, 17. bis 20. November 2014)

Thema: Entscheidungen der OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der
Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter
(Warschau, 27. bis 31. Oktober 2014)

Mitteilung des Sekretariats

Zusammenhängendes Dokument: *OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (Zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe und Expertenberatung der OSShD, Budapest, 26.-30. Mai 2014 und Warschau, 25.-29. August 2014)*

1. Vom 27. bis 31. Oktober 2014 tagte in Warschau unter dem Vorsitz von Herrn Nikolai Nosenko die OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter.

2. Folgende Staaten nahmen an den Beratungen teil:

Aserbaidshän, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Lettland, Litauen, Moldawien, Mongolei, Polen, Russland, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Vietnam, Weißrussland.

Darüber hinaus waren folgende internationale Organisationen vertreten:

Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).

3. Bei dieser Sitzung wurden die letzten Entscheidungen für die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS, die am 1. Juli 2015 in Kraft tritt, getroffen.

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.

Begriffsbestimmung von "ortsbeweglicher Tank"

4. Die Vertreter der OSShD-Mitgliedsstaaten nahmen keine Änderungen zur Begriffsbestimmung von "ortsbeweglicher Tank" an. Stattdessen verabschiedeten sie verschiedene Bemerkungen, die am Anfang der Kapitel 4.2, 4.3, 6.7 und 6.8 den Geltungsbereich des jeweiligen Kapitels präzisieren sollen. Die Kapitel 4.2 und 6.7 werden infolgedessen auch auf Tankcontainer, die gemäß den Anweisungen für ortsbewegliche Tanks T 1 bis T 23, T 50 und T 75 und zusätzlich gemäß der Norm ISO 1496-3:1995 (ISO-Container der Reihe 1 - Anforderungen und Prüfung – Teil 3: Tank-Container für Flüssigkeiten, Gase und Schüttgut mit Druckentleerung) gebaut wurden, angewendet (siehe auch Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, Absätze 25-28).

Absatz 6.8.3.1.6 – Arbeitsaufnahmevermögen von Puffern für Kesselwagen und Batteriewagen

5. Die ursprünglich von Russland vorgeschlagene Erhöhung des minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögens von Puffern für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung von Gasen von 70 kJ auf 100 kJ wurde nicht angenommen, so dass in diesem Punkt keine Abweichung zum RID entsteht (siehe auch Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, Absätze 32-33).

Abschnitt 6.8.4 – Sondervorschrift TE 25 a) – Kurvenradius für die freie Ausrichtung der mit einer Überpufferungsschutzeinrichtung ausgerüsteten Wagen

6. Die OSShD-Kommission für Transportrecht entschloss sich, den Wortlaut des Absatzes a) der Sondervorschrift TE 25 und damit auch den Wert von 75 m für den minimalen Kurvenradius für die freie Ausrichtung der mit einer Überpufferungsschutzeinrichtung ausgerüsteten Wagen aus dem RID zu übernehmen (siehe auch Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, Absätze 35-36).

Sprachenregelung bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines RID-Vertragsstaates

7. Wie bereits im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (Absätze 37-40) aufgeführt wurde für die Anlage 2 zum SMGS eine Bestimmung bezüglich der Sprachenregelung bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines RID-Vertragsstaates vorgesehen, die dem für das RID 2015 neu angenommenen Unterabschnitt 1.1.4.6 analog sein sollte. Bei der Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht sollten nur noch Detailfragen abgestimmt werden.
8. Aufgrund eines unerwarteten Schreibens des Staatssekretärs des russischen Verkehrsministeriums, Herrn Aristov, vom 16. Oktober 2014, in dem die Annahme des neuen Unterabschnitts 1.1.4.6 abgelehnt wurde, wurde bei dieser Sitzung auf keine Detailfragen mehr eingegangen.
9. Die Vertreterin Russlands erklärte, dass das SMGS die Verwendung anderer Sprachen als Russisch und Chinesisch nicht verbiete. Ihr Land lehne aber eine zwingende zusätzliche Verwendung der englischen, französischen oder deutschen Sprache bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet der RID-Vertragsstaaten ab. Den vom Vertreter Lettlands mündlich unterbreiteten Antrag auf Änderung des Worts "müssen" in "dürfen" und somit auf Änderung dieser zwingenden Vorschrift in eine freiwillige Bestimmung wurde von der russischen Delegation ohne Erklärung ebenfalls abgelehnt.
10. Da in den OSShD-Gremien ein Einstimmigkeitsprinzip gilt, wurde der neue Unterabschnitt 1.1.4.6 für die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS nicht angenommen. Konsequenterweise entsteht bei der Anwendung der zwei Rechtsregime eine asymmetrische Situation, in der bei Beförderungen in oder durch SMGS-Vertragsstaaten die Verwendung zusätzlicher Sprachen vorgeschrieben wird, bei Beförderungen in umgekehrter Richtung aber nicht.

11. Trotz der Ablehnung für die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS wurde beschlossen, über die Frage der Sprachenregelung bei der Sitzung der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe, die vom 16. bis 20. Februar 2015 in Warschau stattfinden wird, nochmals zu beraten.
12. Angesichts der Tatsache, dass der neue Unterabschnitt 1.1.4.6 RID für die RID-Vertragsstaaten an der Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen zumindest bei den West-Ost-Verkehren zu einer Erleichterung führt, empfiehlt das Sekretariat, die Bestimmung in Unterabschnitt 1.1.4.6 RID beizubehalten und die Bemühungen im nächsten Biennium fortzusetzen, eine gleich lautende Bestimmung auch in die Anlage 2 zum SMGS aufzunehmen.
13. Für die Zukunft sollte allerdings in jedem Einzelfall geprüft werden, ob eine Beschlussfassung für das RID vor einer endgültigen Entscheidung durch die OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter erfolgt. Da die letzte Sitzung dieser OSShD-Kommission in der Regel fünf Monate nach der abschließenden Sitzung des RID-Fachausschusses stattfindet, würde dies allerdings bedeuten, dass eine themenbezogene Harmonisierung erst mit einer Verspätung von zwei Jahren stattfinden kann.

Begriffsbestimmungen von "geschlossene Ladung" und "Wagenladung"

14. Bei der Behandlung der Anpassungen der Begriffsbestimmungen von "geschlossene Ladung" und "Wagenladung" in der Anlage 2 zum SMGS wurde festgestellt, dass diese zwei Begriffsbestimmungen auch im RID nicht eindeutig sind.
15. Während der Begriff "geschlossene Ladung" im Zusammenhang mit Großcontainern verwendet wird, wird der Begriff "Wagenladung" für Wagen verwendet. Nach Meinung des Sekretariats der OTIF gilt bei der Verwendung beider Begriffe Folgendes:
 - es handelt sich um die ausschließliche Verwendung eines Großcontainers/Wagens durch einen einzigen Absender;
 - der Großcontainer/Wagen wird mit einem einzigen gefährlichen Gut beladen;
 - es spielt keine Rolle, ob der Großcontainer/Wagen nur teilweise oder voll beladen ist.
16. Da im RID vor allem die zweite Aussage in keiner der zwei Begriffsbestimmungen explizit abgebildet wird, bittet das Sekretariat der OTIF die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses die Notwendigkeit der Anpassung der beiden Begriffsbestimmungen zu erwägen. Da die Begriffsbestimmung von "geschlossene Ladung" auch im ADR und im ADN erscheint, müsste hierfür eine Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erfolgen.
17. Darüber hinaus sollte versucht werden, die Begriffsbestimmung von "Wagenladung" an die Begriffsbestimmung von "geschlossene Ladung" anzupassen und dort die folgenden, bisher fehlenden Elemente, die im Übrigen auch in der für radioaktive Stoffe geltenden Begriffsbestimmung von "ausschließliche Verwendung" erscheinen, aufzunehmen:
 - Ladung von einem einzigen Absender;
 - Ladevorgänge werden nach den Anweisungen des Absenders oder des Empfängers durchgeführt.

Absatz 4.3.2.2 - Füllungsgrad

18. Die Vertreter der OSShD-Mitgliedsstaaten beschlossen, den Wortlaut der Absätze 4.3.2.2.1 und 4.3.2.2.2 bezüglich des Füllungsgrads aus dem RID vorläufig nicht zu übernehmen. Der Grund dafür war, dass im RID in den Formeln zur Berechnung des Füllungsgrads statt der Variable t_r ein fester Wert von 50 °C für die höchste mittlere Temperatur des Füllguts verwendet wird.
19. Der Vertreter der russischen Delegation machte darauf aufmerksam, dass der Wortlaut der beiden Absätze im RID den Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen keine Rechnung trage.
20. Die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird gebeten, Überlegungen anzustellen, ob es nicht zweckmäßig wäre, bei der Berechnung des Füllungsgrads nach dem Beispiel des Kapitels 4.2 statt eines festen Werts von 50 °C die Variable t_r zu verwenden und anschließend einen neuen Absatz aufzunehmen, wonach diese höchste mittlere Temperatur des Füllguts zwar auf 50 °C festgelegt wird, bei Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen die zuständige Behörde aber eine niedrigere bzw. eine höhere Temperatur vorschreiben darf. Die gleiche Bestimmung befindet sich bereits in Absatz 4.2.1.9.4.1 des Kapitels 4.2.
21. Falls die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses einen Handlungsbedarf feststellen sollte, müsste dieses Thema in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung behandelt werden.

Kennzeichnung von Wagen mit der Notfallkartennummer gemäß Anlage 2 zum SMGS

22. Bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Riga, 12. bis 15. November 2012) wurde die Problematik der Kennzeichnung der Wagen mit der in der Anlage 2 zum SMGS vorgeschriebenen Notfallkartennummer erörtert. Während bei Großcontainern, Tankcontainer, ortsbeweglichen Tanks und MEGC die Notfallkartennummer auf einer getrennten weißen Tafel angegeben werden muss, erlaubt die Anlage 2 zum SMGS bei Wagen, Kesselwagen und Batteriewagen die Angabe der Notfallkartennummer in der unteren Hälfte des Großzettels (Placards). Absatz 5.2.2.2.1.3 RID lässt hingegen nur Angaben wie die UN-Nummer oder eine textliche Beschreibung der Gefahr zu.
23. Auf Vorschlag des Vertreters Russlands wurde bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe an die OSShD die Bitte gerichtet, die Bem. zu Absatz 5.3.7.1 a) der Anlage 2 zum SMGS so zu ändern, dass bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet von Staaten, die das RID anwenden, die Nummer der Notfallkarte zwingend auf einer getrennten weißen Tafel angegeben werden muss. Dabei sollte auch geprüft werden, ob die Fußnote nach der Überschrift in Abschnitt 5.3.7, die darauf hinweist, dass die Vorschriften des Abschnitts 5.3.7 nicht in Polen, der Slowakei und Ungarn angewendet werden müssen, entfallen kann (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 39-41).
24. Hierzu wurde von der OSShD-Kommission für Transportrecht keine Entscheidung getroffen, weil auch die Meinung der betroffenen, in der OSShD vertretenen RID-Vertragsstaaten nicht homogen war. Nach Ansicht des Sekretariats sollte diese Frage jedoch im nächsten Biennium weiterverfolgt werden, da die rechtliche Situation in der Anlage 2 zum SMGS nicht ausreichend klar ist.

Zukünftige Arbeiten

25. Die Harmonisierungsarbeiten werden bei der Sitzung der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter", die vom 16. bis 20. Februar 2015 in Warschau stattfinden wird, fortgesetzt.