

**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/GTP/2014/3**

20. Februar 2014

Original: Deutsch

**RID: 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Bern, 20. und 21. Mai 2014)

**Thema: Zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die  
Beförderung gefährlicher Güter"**  
(Warschau, 10. bis 14. Februar 2014)

### **Mitteilung des Sekretariats**

---

1. Vom 10. bis 14. Februar 2014 tagte in Warschau unter dem Vorsitz von Herrn Ehsan Arfa (Komitee der OSShD) die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter".
2. Folgende Staaten und internationale Organisationen nahmen an den Beratungen teil:
  - a) OSShD-Mitgliedstaaten, die keine RID-Vertragsstaaten sind:  
Russland;
  - b) OSShD-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig RID-Vertragsstaaten sind:  
Estland, Lettland, Polen, Ukraine, Ungarn;
  - c) RID-Vertragsstaaten, die keine OSShD-Mitgliedstaaten sind:  
Deutschland, Finnland;

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.

d) internationale Organisationen:

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

3. Die Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter" (Warschau, 21. – 23. Oktober 2013) hatte zu Kapitel 6.8 die grundsätzliche Entscheidung getroffen, die Anforderungen an Tankcontainer (rechte Spalte) in vollem Umfang aus dem RID zu übernehmen. Der Vertreter Lettlands hatte eine neue Fassung des Kapitels 6.8 vorbereitet, in der zum Einen die Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm in der linken Spalte aktualisiert und zum Anderen die Vorschriften für Tankcontainer in der rechten Spalte aus dem RID übernommen wurden. Die Behandlung des diesbezüglichen Antrags war auch die Hauptaufgabe dieser Sitzung der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe.

**Aktualisierung des Kapitels 6.8 – Übernahme der RID-Vorschriften für Tankcontainer**

4. Folgende Punkte wurden näher erörtert:

Zusätzliche Anforderungen für die SMGS-Staaten

5. Die Arbeitsgruppe – mit Ausnahme von Russland, das aufgrund des am 15. August 2014 in Kraft tretenden Technischen Reglements einen allgemeinen Vorbehalt erhob – unterstützte die Übernahme der Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer aus Kapitel 6.8 des RID. Sie war sich jedoch einig, dass die abweichenden Vorschriften betreffend einerseits die Aufnahmefähigkeit der Trägheitskraft in Längsrichtung von vierfacher Bruttomasse statt wie im RID zweifacher Bruttomasse (jeweils multipliziert mit der Erdbeschleunigung, siehe Absatz 6.8.2.1.2) und andererseits betreffend den unteren Wert des Auslegungstemperaturbereichs von -40°C statt wie im RID -20°C (Absatz 6.8.2.1.8) beibehalten werden sollten.
6. Diese zwei abweichenden Vorschriften sollten für Tankcontainer im Verkehr auf Schienenstrecken der Spurweite 1520 mm neu im Kapitel 4.3 als ein neuer Absatz 4.3.2.1.8 in die Anlage 2 zum SMGS aufgenommen werden. Bei beiden Bestimmungen sollte jedoch die Möglichkeit vorgesehen werden, dass die von der Beförderung berührten Staaten auch eine abweichende Vereinbarung treffen können.

Verwendung des Begriffs "Druck zur Berechnung des Prüfdrucks"

7. Bei der zweiten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) wurde darüber berichtet, dass die Hauptunterschiede in den Absätzen betreffend die Berechnung der Wanddicke des Tankkörpers und die erstmalige Prüfung ihren Ursprung in zwei unterschiedlichen Bedeutungen des Begriffs "Berechnungsdruck" in der Anlage 2 zum SMGS haben. Während in Absatz 6.8.2.1.14 der Begriff "Berechnungsdruck" für den Druck zur Prüfung der minimalen Wanddicke verwendet wird, wird in den Absätzen 6.8.2.1.15, 6.8.2.4.1 und 6.8.3.4.2 mit diesem Begriff der für die Berechnung des Prüfdrucks verwendete Druck bezeichnet (siehe auch Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absätze 26 und 27). Um Missverständnisse zu vermeiden, wurde vereinbart, in der Anlage 2 zum SMGS für den "zweiten Berechnungsdruck" in der linken Spalte des Kapitels 6.8 einen neuen Begriff "Druck zur Berechnung des Prüfdrucks" zu verwenden.

Absatz 6.8.3.2.6 – Werkstoffe für die Flüssigkeitsstandanzeiger

8. Der Absatz 6.8.3.2.6 schreibt vor, dass die Flüssigkeitsstandanzeiger, die mit dem beförderten Stoff direkt in Berührung stehen, nicht aus durchsichtigen Werkstoffen bestehen dürfen. Die Arbeitsgruppe stellte sich die Frage, ob bei den Werkstoffeigenschaften die Durchsichtigkeit oder die Zerbrechlichkeit relevant sei. Es wurde beschlossen, diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu unterbreiten (siehe auch infor-

melles Dokument INF. 15 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, Bern, 17. – 21. März 2014).

#### Absatz 6.8.3.2.13 – "abnehmbare Tanks" vs. "abnehmbare Elemente"

9. Bei der Behandlung des Absatzes 6.8.3.2.13 stellte die Arbeitsgruppe fest, dass, während im Text des Absatzes von "abnehmbaren Elementen" die Rede ist, in der Fußnote 16 auf die Begriffsbestimmung von "abnehmbaren Tanks" verwiesen wird. Im Text des ADR wird der Begriff "Aufsetztanks" verwendet. Da nicht klar war, was mit Absatz 6.8.3.2.13 geregelt werden soll, wird auch diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unterbreitet (siehe auch informelles Dokument INF. 15 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, Bern, 17. – 21. März 2014).

#### Absatz 6.8.3.6 – Korrektur des für das RID angenommenen Texts

10. Im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/17, das der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses unterbreitet worden war und das die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, vom RID-Fachausschuss und von der ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2012 und 2013 angenommenen Änderungen enthält, ist folgende Änderung zum Absatz 6.8.3.6 enthalten:

**"6.8.3.6** Vor der Tabelle folgenden Satz einfügen:

"Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist."

Da der Unterabschnitt 6.8.3.6 RID im Gegensatz zu Unterabschnitt 6.8.3.6 ADR momentan noch keine Normen enthält, war die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe der Meinung, dass dieser Satz im RID vorläufig entfallen kann. Es wurde vereinbart, der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorzuschlagen, die Änderungsanweisung zum Absatz 6.8.3.6 zu streichen.

#### Abschnitt 6.8.4 – Sondervorschrift TE 22 – Energieaufnahme je Wagenende

11. Bei ihrer zweiten Tagung hatte die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses beschlossen, in die Sondervorschrift TE 22 einen zusätzlichen Absatz aufzunehmen, der eine Mindestenergieaufnahme von 130 kJ je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplung festlegt. Der Vertreter der Ukraine war dabei gebeten worden, für die nächste Tagung einen Nachweis für den angegebenen Äquivalenzwert vorzulegen (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Absätze 86 und 87).
12. Anhand einer Präsentation erläuterte der Vertreter der Ukraine den Teilnehmern der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe die technischen Berechnungen, die den Äquivalenznachweis liefern. Diese Präsentation wird auch der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses unterbreitet.

#### Abschnitt 6.8.4 – Sondervorschrift TE 25 – Überpufferungsschutzeinrichtungen

13. Die Teilnehmer der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe stellten fest, dass durch die Aufnahme des neuen Absatzes e) (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Anlage I) im letzten Unterabsatz der Sondervorschrift TE 25 in der Aufzählung der Absätze auch noch Absatz e) aufgenommen werden müsste.

#### Abschnitt 6.8.4 – Sondervorschrift TM 3

14. Bei der Behandlung der Sondervorschrift für die Kennzeichnung TM 3 wurde festgestellt, dass der Wortlaut in den verschiedenen Sprachfassungen voneinander abweicht. Während

die deutsche Fassung präzisiert, dass die höchstzulässige Masse der Füllung des Tanks für jeden Stoff angegeben werden muss, ist dies in den anderen Sprachfassungen nicht der Fall. Es wurde beschlossen, auch diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu unterbreiten (siehe auch informelles Dokument INF. 15 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, Bern, 17. – 21. März 2014).

### **Sprachenregelung bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines SMGS-Vertragsstaates**

15. Bei der zweiten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wurde das Sekretariat der OTIF gebeten, zusammen mit dem Vertreter Lettlands einen Text auszuarbeiten, der für die Sprachenregelung in Zusammenhang mit den Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie den vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier und in den Anlagen zum Beförderungspapier sowohl im RID als auch in der Anlage 2 zum SMGS verwendet werden kann (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Absätze 83 und 84).
16. Das Sekretariat der OTIF legte seinen Textvorschlag der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe zur Diskussion vor. Diese Diskussion und der daraufhin angepasste Textvorschlag sind im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/2 wiedergegeben.

### **Zukünftige Arbeiten**

17. Die nächste Sitzung der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS, bei der die Harmonisierungsarbeiten fortgesetzt werden, wird vom 26. bis 30. Mai 2014 in Budapest stattfinden. Eine Verdolmetschung in und aus der deutschen oder englischen Sprache wird vom Komitee der OSShD sichergestellt.
-