

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/2014/16

3. Oktober 2014

Original: Deutsch

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

**Thema:** Zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe und Expertenberatung der OSShD zur Anlage  
2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter"  
(Budapest, 26. bis 30. Mai 2014 und Warschau, 25. bis 29. August 2014)

### Mitteilung des Sekretariats

Anmerkung des Sekretariats: Das vorliegende Dokument gibt die in der Arbeitsgruppe und in der Expertenberatung geführten Diskussionen wider. Die endgültigen Entscheidungen werden von der OSShD-Kommission für Transportrecht Ende Oktober 2014 getroffen. Das Sekretariat wird Anfang November 2014 ein entsprechendes informelles Dokument vorbereiten, aus dem sich Änderungen der nachstehenden Informationen ergeben können.

1. Vom 26. bis 30. Mai 2014 und vom 25. bis 29. August 2014 tagten in Budapest und in Warschau unter dem Vorsitz von Herrn Ehsan Arfa (Komitee der OSShD) die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe und die Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter".
2. Folgende Staaten nahmen an den Beratungen teil:

Estland, Iran, Lettland, Litauen, Moldawien, Polen, Russland, Slowakei, Ukraine, Ungarn, Weißrussland.

Darüber hinaus waren folgende internationale Organisationen vertreten:

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.

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

3. Das Hauptziel dieser Sitzungen bestand in der Behandlung und der Annahme der Änderungen, die für die Ausgabe 2015 des RID auf der Grundlage der Harmonisierung mit der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen beschlossen worden waren. Diese Änderungen treten für die OSShD-Mitgliedstaaten am 1. Juli 2015 in Kraft.
4. Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt betraf die Fortsetzung der Arbeiten an der Beseitigung der Unterschiede zwischen der Anlage 2 des SMGS und dem RID auf der Grundlage der von der lettischen Delegation erstellten synoptischen Tabelle.
5. Darüber hinaus wurden offene Fragen behandelt, die bei den früheren Sitzungen der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe in Zusammenhang mit der Aktualisierung des Kapitels 6.8 und der Übernahme der Anforderungen an Tankcontainer aus dem RID entstanden waren.

### **Annahme der Änderungen für die Ausgabe 2015 der Anlage 2 des SMGS**

#### Sondervorschrift 665

6. Die für das RID 2015 angenommene Sondervorschrift 665 betreffend die Beförderung von Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle, die den Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III entsprechen, wurde von den Vertretern der OSShD-Mitgliedstaaten in Frage gestellt und für die Anlage 2 zum SMGS vorläufig nicht angenommen..
7. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass nähere Erläuterungen zu folgenden Themen nötig seien:
  - Klassifizierungskriterien für verschiedene Kohlesorten (Braunkohle, Steinkohle, Anthrazitkohle);
  - Bestimmungen für die Beförderung von Kohle an Orten ihrer Förderung, Verarbeitung und Zwischenlagerung;
  - Festlegung des Temperaturwertes auf 60°C. Bei der Festlegung der Temperaturobergrenze sollten die unterschiedlichen klimatischen Zonen der Kohleförderungsorte in Betracht gezogen werden.
8. Der Vertreter der Russischen Föderation wurde gebeten, eine Liste mit zusätzlichen Informationen und Fragen zu diesem Thema zusammenzustellen und bei der Behandlung des polnischen Dokuments OTIF/RID/RC/2014/47 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2014 vorzustellen. Allerdings wurde die Behandlung des Dokuments Polens aus Zeitgründen auf die nächste Tagung verschoben.
9. Der russische Vertreter wird ein entsprechendes Dokument für die Dezembersitzung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter vorbereiten.

#### Korrekturen des russischen Texts

10. Die russische Delegation unterbreitete der Arbeitsgruppe verschiedene Korrekturvorschläge für die russische Fassung der Änderungen. Da die meisten russischen Ursprungstexte vom Übersetzungsdienst der UNECE in Genf stammen und auch für die russische Fassung des ADR, des IMDG-Codes, der Technischen Anweisungen der ICAO und der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, bat das Sekretariat der OTIF den Vertreter Russlands diese Korrekturen dem Sekretariat der UNECE zu übermitteln.

11. Darüber hinaus schlug das Sekretariat der OTIF vor, die Änderungstexte, die auf der Grundlage der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen von der Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen beschlossen werden, bereits bei der Sitzung der Expertenberatung der OSShD im August 2015 zu behandeln, damit eventuelle Korrekturvorschläge von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2015 berücksichtigt werden können.

### **Tabelle der Unterschiede zwischen der Anlage 2 des SMGS und dem RID**

#### Absatz 1.1.4.4.1, Fußnote 3)

12. Der Absatz 1.1.4.4.1 RID enthält zum Huckepackverkehr die Anforderung, dass die angegebenen Beförderungseinheiten und Anhänger sowie deren Inhalt dem ADR entsprechen müssen. Darüber hinaus wird in einer Fußnote darauf hingewiesen, dass das ADR auch Sondereinbarungen einschließt, die von allen an der Beförderung beteiligten Staaten unterzeichnet worden sind.
13. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Begriffsbestimmung von "ADR" in Abschnitt 1.2.1 denselben Hinweis enthält.
14. Es wurde angeregt, die Fußnote 3) zu Absatz 1.1.4.4.1 RID zu streichen, um eine Duplizierung mit der Begriffsbestimmung von "ADR" in Abschnitt 1.2.1 zu vermeiden.
15. Die Mitgliedstaaten der OSShD hatten bereits den Beschluss gefasst, in der Anlage 2 zum SMGS auf diese Fußnote zu verzichten.

#### Sondervorschrift 300

16. Die Sondervorschrift 300, die besagt, dass Fischmehl, Fischabfälle und Krillmehl nicht verladen werden dürfen, wenn die Temperatur zum Zeitpunkt des Verladens mehr als 35 °C oder einen Wert von mehr als 5 °C über der Umgebungstemperatur beträgt, ist im RID nur den UN-Nummern 1374 FISCHMEHL (FISCHABFALL), NICHT STABILISIERT und 3497 KRILLMEHL zugeordnet. In der Anlage 2 des SMGS ist diese Sondervorschrift zusätzlich den UN-Nummern 1386 ÖLSAATKUCHEN mit mehr als 1,5 Masse-% Öl und höchstens 11 Masse-% Feuchtigkeit und 2217 ÖLSAATKUCHEN mit höchstens 1,5 Masse-% Öl und höchstens 11 Masse-% Feuchtigkeit zugeordnet.
17. Es wurde vereinbart, dass die OSShD-Experten die Notwendigkeit der Ausdehnung der Anwendung dieser Vorschrift auf diese beiden zusätzlichen Stoffen prüfen und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag dem UN-Expertenunterausschuss unterbreiten werden.

#### Sondervorschrift CW 36

18. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass der UN-Nummer 2211 SCHÄUMBARE POLYMER-KÜGELCHEN, entzündbare Dämpfe abgebend in der Anlage 2 des SMGS in der Spalte (18) der Tabelle A die Sondervorschriften für die Be- und Entladung CW 31 und CW 36 zugeordnet sind, während im RID nur die Sondervorschrift CW 31 anzuwenden ist.
19. Das Sekretariat der OTIF machte darauf aufmerksam, dass im RID die Sondervorschrift CW 36 betreffend die Benutzung offener oder belüfteter Wagen und Container bisher nur Gasen der Klasse 2 zugeordnet worden sei und dass die UN-Nummer 2211 ein Stoff der Klasse 9 sei.

20. Der Vertreter Russlands wurde beauftragt, einen Antrag auf die Zuordnung der Sondervorschrift CW 36 zur UN-Nummer 2211 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu unterbreiten.

Nummerierung der Absätze in der Verpackungsanweisung P 200

21. Der Vertreter Lettlands stellte die Frage, ob es im Rahmen der Harmonisierung und zur Vermeidung von Missverständnissen nicht sinnvoll wäre, für die Nummerierung der Absätze und Unterabsätze in der Verpackungsanweisung P 200 statt des russischen Alphabets die lateinische Alphabet zu verwenden. Die Delegierten wurden gebeten, diese Möglichkeit bis zur nächsten Sitzung zu prüfen.

Gefahrzettel und Großzettel (Placards)

22. Die Anlage 2 zum SMGS verwendet keine unterschiedlichen Begriffe für Gefahrzettel und Großzettel (Placards). Die einzige Unterscheidung zwischen diesen zwei Arten der Kennzeichnung wird mittels eines Verweises auf die entsprechenden Kapitel des Teils 5 vorgenommen, d.h. Gefahrzettel gemäß Kapitel 5.2 bzw. Gefahrzettel gemäß Kapitel 5.3.
23. Um Missverständnisse zu vermeiden, wurde angeregt, die Möglichkeit der Verwendung eines neuen Begriffs für die Kennzeichen gemäß Kapitel 5.3 zu prüfen. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die russische Fassung des ADR zu diesem Zweck den Begriff "Informationstafel" verwendet. Da dieser Begriff nicht nur im ADR sondern auch im IMDG-Code und in den UN-Modellvorschriften verwendet wird, schlug das Sekretariat der OTIF vor, ihn auch für die Anlage 2 zum SMGS zu übernehmen und dort zusätzlich eine neue Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 aufzunehmen.
24. Diese Frage wird in den nächsten Sitzungen weiter diskutiert.

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

Begriffsbestimmung für "ortsbeweglicher Tank"

25. In den verschiedenen Anlagen des SMGS, mit Ausnahme der Anlage 2, werden lediglich die Begriffe "*Container*" und "*Tankcontainer*", nicht jedoch der Begriff "*ortsbeweglicher Tank*" verwendet. Aus diesem Grund und angesichts der Tatsache, dass im Bereich der SMGS-Mitgliedstaaten nur Tankcontainer (ortsbewegliche Tanks) zum Einsatz kommen, die den Vorschriften des Kapitels 6.7 entsprechen, schlug die Arbeitsgruppe im Mai 2014 vor, in zwei Bemerkungen zur Begriffsbestimmung von ortsbeweglicher Tank darauf hinzuweisen, dass in den übrigen Anlagen des SMGS ortsbewegliche Tanks unter den Begriff "*Container*" bzw. "*Tankcontainer*" fallen. Da aber die Anlage 2 zum SMGS nicht der richtige Ort sei, um die Verwendung der Begriffe in anderen Anlagen zum SMGS zu regeln, verfolgte die Expertenberatung im August 2014 diesen Vorschlag nicht weiter.
26. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass in den UN-Modellvorschriften in der Begriffsbestimmung von "*ortsbeweglicher Tank*" in Abschnitt 1.2.1 alle Elemente aus den für die einzelnen Klassen geltenden spezifischen Begriffsbestimmungen in Kapitel 6.7 wiederholt werden, während in Abschnitt 1.2.1 des RID teilweise auf Kapitel 6.7 verwiesen wird. Es wurde vereinbart, den Teil der Begriffsbestimmung, der besagt, dass ein ortsbeweglicher Tank einen Fassungsraum von mehr als 450 Liter hat, wenn er für die Beförderung von in Absatz 2.2.2.1.1 definierten Gasen verwendet wird, in Abschnitt 1.2.1 zu streichen, da sich diese Information bereits in den spezifischen Begriffsbestimmungen in den Unterabschnitten 6.7.3.1 und 6.7.4.1 befindet.

27. Darüber hinaus schlug die Russische Föderation vor, bei der Begriffsbestimmung von "ortsbeweglicher Tank" eine Bemerkung aufzunehmen, die darauf hinweisen würde, dass unter diesen Begriff auch Tankcontainer fallen, deren Tankkörper den Bestimmungen des Kapitels 6.7 aber deren Rahmen den Anforderungen der Norm ISO 1496 entsprechen.
28. Die Frage wird in der OSShD-Kommission für Transportrecht im November 2014 erneut behandelt.

Absatz 6.8.2.1.23 – Ausführung der Schweißarbeiten

29. Russland und die Ukraine wurden gebeten, für die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung einen Antrag zur Aufnahme des in der Anlage 2 des SMGS enthaltenen zusätzlichen Unterabsatzes vorzubereiten, der für rostfreie austenitische Stähle und doppelagige Stähle mit einer Antikorrosionsbeschichtung aus austenitischem Stahl eine Prüfung der Schweißverbindungen auf Spannungsrisskorrosion fordert.

Absatz 6.8.3.1.3 – Mindestwanddicke von Tankkörpern mit Doppelmantel

30. Während im RID in Absatz 6.8.3.1.3 Tankkörper mit Doppelmantel behandelt werden, spricht man an dieser Stelle in der Anlage 2 des SMGS von „Tankkörpern aus Zweischichtstahl“.
31. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass sich der Text dieses Absatzes auf Doppelmanteltanks bezieht, und beschloss, den Text der Anlage 2 des SMGS dementsprechend zu korrigieren.

Absatz 6.8.3.1.6 – Arbeitsaufnahmevermögen von Puffern für Kesselwagen und Batteriewagen

32. Der Vertreter Russlands unterbreitete der Arbeitsgruppe einen Antrag auf Erhöhung des minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögens von Puffern für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung von Gasen von 70 kJ auf 100 kJ.
33. Da dies unter anderem bedeuten würde, dass alte Wagen umgerüstet werden müssten, sollte Russland für die Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht eine Begründung für diesen höheren Wert und gegebenenfalls einen Textvorschlag für eine Übergangsvorschrift vorbereiten.

Abschnitt 6.8.4 – Sondervorschrift TE 22 – Energieaufnahme je Wagenende

34. Der von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene zusätzliche Absatz in der Sondervorschrift TE 22, der eine Mindestenergieaufnahme von 130 kJ je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplung festlegt, wurde auch für die Anlage 2 des SMGS angenommen.

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

35. Die russische Delegation unterbreitete der Arbeitsgruppe einen Antrag zur Änderung des minimalen Kurvenradius für die freie Ausrichtung der mit einer Überpufferungsschutzeinrichtung ausgerüsteten Wagen im ersten Spiegelstrich des Absatzes a) der Sondervorschrift TE 25 von 80 m auf 60 m. Der Vertreter Russlands berief sich auf das UIC-OSShD Merkblatt 516, in dem ein Kurvenradius von 60 m vorgeschrieben sei. Das Sekretariat der OTIF machte darauf aufmerksam, dass im RID dieser Wert 75 m betragen würde.
36. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass diese Frage noch weitere Abklärungen benötigt und in der OSShD-Kommission für Transportrecht erneut behandelt werden muss.

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

37. Das Sekretariat der OTIF informierte die Arbeitsgruppe über die in der RID-Ausgabe 2015 neu aufgenommene Bestimmung des Unterabschnitts 1.1.4.6, die die zusätzliche Verwendung der russischen oder der chinesischen Sprache bei den Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie den vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier und in den Anlagen zum Beförderungspapier vorschreibt.
38. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass vorbehaltlich der Streichung des Verweises auf das Beförderungspapier und der Aufnahme einer Bemerkung, die auf die Vorschriften zum einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS in der Anlage 22 des SMGS (ab 1. Juli 2015 Anlage 6 zum SMGS) verweist, eine äquivalente Bestimmung in der Anlage 2 des SMGS den übrigen SMGS Vorschriften nicht widersprechen würde. Darüber hinaus erkannte die Arbeitsgruppe, dass eine schnelle und positive Entscheidung von gegenseitigem Interesse sei und zur Beschleunigung der Beförderungen zwischen den zwei Rechtsregimen beitragen würde.
39. Einige Delegationen hielten es für wichtig, in einer Fußnote die konkreten Absätze aufzulisten, für die diese neue Sprachenregelung gilt. Dieses Vorgehen hätte den Nachteil, dass bei künftigen Überarbeitungen der Vorschriften immer an die Aktualisierung der Fußnote gedacht werden müsste.
40. Es wurde beschlossen, über die Frage der Sprachenregelung bei der Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht nochmals zu beraten.

### **Vergleichende Tabelle der Normen**

41. Es wurde angeregt, eine Analyse der in beiden Regelwerken vorgeschriebenen Normen (EN-Normen und russische GOST-Normen) durchzuführen und eine vergleichende Tabelle der Normen zu erstellen, um die Harmonisierung und die gegenseitige Aufnahme der jeweils entsprechenden Norm zu ermöglichen.
42. Die Arbeit an der vergleichenden Tabelle der Normen sollte bei der Oktobersitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht in das Arbeitsprogramm für das Jahr 2015 aufgenommen werden.

### **Zukünftige Arbeiten**

43. Das Sekretariat der OTIF wies darauf hin, dass die Harmonisierung von Anlage 2 zum SMGS und RID bereits erste Früchte trage, und bedankte sich für die sehr gute Zusammenarbeit. So seien bereits verschiedene Vorschriften aus der Anlage 2 zum SMGS entweder direkt über die ständige Arbeitsgruppe des RID oder über die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in das RID übernommen worden (z.B. Ausdehnung der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 auf Wagen mit automatischer Kupplungseinrichtung, Sondervorschrift TU 2 für UN 1131, Sondervorschriften 581, 582 und 583).
44. Die letzten Entscheidungen betreffend die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS werden bei der Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die vom 27. bis 31. Oktober 2014 in Warschau stattfinden wird, getroffen.