

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-A

30. Juni 2014

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF UND
AN DIE REGIONALEN ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND**

**Schlussbericht der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Bern, 20. und 21. Mai 2014)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 17. bis 21. März 2014) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015 angenommenen Änderungen	4 – 17	3
TOP 4: Interpretation des RID	18 – 19	6
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	20 – 43	6
A. Offene Fragen	20 – 40	6
B. Neue Anträge	41 – 43	10
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	44 – 46	10
TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	47 – 49	11
TOP 8: Verschiedenes	50 – 51	11
Anlage I: Von der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses ange- nommene Texte		
Anlage II: Teilnehmerliste		

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: A 81-03/502.2014 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/502.2014 vom 11. März 2014 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Internationale Vereinigung der Anschlussgeleis-Benützer (AEIP/IVA), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäischer Verband für Stein- und Braunkohle (EURACOAL), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC) und Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP).

3. Bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe wurden Herr Helmut Rein (Deutschland) bis auf Weiteres zum Vorsitzenden, Frau Caroline Bailleux (Belgien) zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 3: Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 17. bis 21. März 2014) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015 angenommenen Änderungen

Dokumente: [OTIF/RID/NOT/2015] (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.7 (Sekretariat)
INF.10 (Sekretariat)

4. Die Arbeitsgruppe prüft alle Texte des Dokuments [OTIF/RID/NOT/2015], die noch in eckigen Klammern erscheinen. Gleichzeitig prüft sie, ob die in den informellen Dokumenten INF.7 und INF.10 enthaltenen, von der 96. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 9. Mai 2014) verabschiedeten Texte auch für das RID übernommen werden können.
5. Die Arbeitsgruppe beschließt insbesondere, alle in eckigen Klammern enthaltenen Texte zu flexiblen Schüttgut-Containern zu streichen und für eine eventuelle Aufnahme in die Ausgabe 2017 des RID vorzusehen. Gleiches gilt für die Änderungen im Zusammenhang mit den neuen Normen EN ISO 14246:2014 und EN ISO 10297:2014, deren Veröffentlichung erst im August, also nach Veröffentlichung der Notifizierungstexte erfolgen wird (siehe Anlage I).

6. Ein mündlich geäußertes Antrag, für die schriftlichen Weisungen gemäß RID, in denen das Rauchverbot wie im ADR auch auf elektronische Zigaretten ausgedehnt wurde, eine Übergangsvorschrift vorzusehen, wird von der Arbeitsgruppe abgelehnt, da das im RID enthaltene Muster der schriftlichen Weisungen nicht verbindlich angewendet werden muss. Den Eisenbahnunternehmen wird dennoch empfohlen, diese von der Arbeitsgruppe vorgenommene Änderung möglichst schnell umzusetzen.

Unterabschnitt 1.1.3.3

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/7 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.3 (Deutschland)

7. Das Sekretariat schlägt in seinem Dokument eine Anpassung des Unterabschnittes 1.1.3.3 RID an die Struktur des Unterabschnittes 1.1.3.3 ADR an, um eine klarere Unterscheidung zwischen Kraftstoff in Behältern von Triebfahrzeugen und Wagen, mit denen die Beförderung durchgeführt wird, einerseits und Kraftstoff in Behältern von als Ladung beförderten Fahrzeugen sowie mobilen Maschinen und Geräten andererseits zu erzielen.
8. Deutschland unterstützt in seinem informellen Dokument im Grundsatz den Antrag des Sekretariats, schlägt aber in Absatz a) den umfassenderen Begriff "selbstangetriebenes Eisenbahnfahrzeug" vor, der durch eine Bemerkung ergänzt wird, in der erläutert wird, welche Fahrzeuge als Eisenbahnfahrzeuge mit eigenem Antrieb angesehen werden.
9. Die Arbeitsgruppe beschließt, in Abschnitt 1.2.1 eine neue Begriffsbestimmung von "Eisenbahnfahrzeug" aufzunehmen und diesen Begriff auch in Unterabschnitt 1.1.3.3 a) zu verwenden. Dadurch wird die von Deutschland vorgeschlagene Bemerkung nicht mehr benötigt (siehe Anlage I).
10. Die Arbeitsgruppe ist sich auch einig, dass unter den Unterabschnitt 1.1.3.3 a) auch solche Eisenbahnfahrzeuge fallen, die einen eigenen Antrieb haben, aber in einem Zugverband nur mitgezogen werden.
11. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass in Absatz b) durch die Übernahme des ADR-Textes im Englischen nun anstelle des Begriffes "*means of transport*" der Begriff "*means of conveyance*" erscheine. Da die Begriffsbestimmung von "*conveyance*" in Abschnitt 1.2.1 eine Eingrenzung auf Wagen und Fahrzeuge vornehme, wäre es besser den Begriff "*means of transport*" zu verwenden oder die Begriffsbestimmung von "*conveyance*" auf andere Beförderungsmittel wie zum Beispiel Boote auszudehnen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird gebeten, einen entsprechenden Antrag an die Gemeinsame Tagung zu richten. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, inwieweit es sich dabei um ein sprachenspezifisches Problem handelt.

Freistellung von Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/12 (Schweiz)

12. Der Antrag der Schweiz, die Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.7 auf alle Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie (wie z.B. Lithiumbatterien, Kondensatoren, Brennstoffzellen) in Fahrzeugen und ihren Ausrüstungen auszudehnen, wird von der Arbeitsgruppe angenommen. Wie in Unterabschnitt 1.1.3.3 a) wird statt des Begriffes "Beförderungsmittel" der neue Begriff "Eisenbahnfahrzeug" verwendet. Darüber hinaus wird ein neuer Absatz c) aufgenommen, der Fahrzeuge abdeckt, die als Ladung befördert werden (siehe Anlage I).

UIC-Merkblatt 471-3 "Prüfungen, die bei Sendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind"

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/6 (UIC)

13. Der Vertreter der UIC weist in seinem Dokument darauf hin, dass das UIC-Merkblatt 471-3 auf der Grundlage des von der Gemeinsamen Tagung getroffenen Beschlusses, die Sondervorschrift 580 aufzuheben und das Kennzeichen für erwärmte Stoffe für alle Stoffe zu fordern, die in erwärmten Zustand zur Beförderung aufgegeben werden, leicht angepasst worden sei. Die Arbeitsgruppe stimmt dem Antrag der UIC zu, die Fußnote zu Absatz 1.4.2.2.1 anzupassen und auf die ab 1. Januar 2015 geltende Fassung dieses UIC-Merkblatts zu verweisen (siehe Anlage I).

Übergangsvorschriften für alte Gaskesselwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/9 (Frankreich)

14. Der Vertreter Frankreichs weist in seinem Dokument darauf hin, dass der bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe getroffene Beschluss zu den Übergangsvorschriften für alte Gaskesselwagen dazu führe, dass Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 1967 gebaut wurden und deren Wanddicke nicht den Vorschriften des Kapitels 6.8 entspricht, spätestens bis 30. Juni 2015 ausgemustert werden müssten. Dies stelle eine übermäßige Belastung der Wageneigentümer dar, da einige dieser Wagen mit Crash-Puffern und Überpufferungsschutzeinrichtungen nachgerüstet worden seien.
- 14a. Der Vertreter der ERA äußert seine Bedenken zu den potentiellen Kosten dieser Maßnahme für den Sektor. Gemäß den Kesselwagen-Daten der ERA könnte diese Maßnahme bis zu einer halben Milliarde Euro kosten, wenn die betroffenen Unternehmen ausrangierte Kesselwagen innerhalb einer kurzen Frist durch neue ersetzen müssten. Angesichts dieser Kosten stellt der Vertreter der ERA die Frage, ob die Annahme dieser Maßnahme dringend oder überhaupt erforderlich ist, nachdem die damit verbundene Erhöhung der Sicherheit wahrscheinlich sehr gering sein dürfte.
15. Die Arbeitsgruppe nimmt den Antrag Frankreichs an, auch für diese sehr alten Gaskesselwagen eine Übergangsvorschrift aufzunehmen. Bezüglich der vor dem 1. Januar 1965 gebauten Kesselwagen wird die Übergangsvorschrift jedoch an die Zustimmung der zuständigen Behörde des Registrierungsstaates gekoppelt, weil hinsichtlich des Baujahrs keine Untergrenze aufgenommen wird (siehe Anlage I).

NHM-Codes

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/4 (UIC)

16. Der Antrag der UIC, der die NHM-Codes der in die Ausgabe 2015 des RID neu aufzunehmenden Stoffe und Gegenstände enthält, wird von der Arbeitsgruppe angenommen. Gleichzeitig wird ein Verweis auf die UIC-Website aufgenommen, wo die NHM-Codes eingesehen werden können (siehe Anlage I).

Absatz 6.8.2.1.2

Informelles Dokument: INF.9 (ERA)

17. Der Antrag der ERA, der eine redaktionelle Verbesserung des bei der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe angenommenen Textes der Fußnote zu Absatz 6.8.2.1.2 enthält, wird ohne Diskussion angenommen (siehe Anlage I).

TOP 4: Interpretation des RID

Interpretation des neuen Unterabschnitts 1.6.3.40 RID

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/14 (Schweden)

18. Der Vertreter Schwedens stellt in seinem Dokument drei Auslegungsfragen zur Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.40, die bei der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe um einen weiteren Absatz betreffend die Sondervorschrift TE 25 ergänzt wurde.
19. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass die Übergangsvorschrift in Bezug auf die Sondervorschrift TE 25 nicht nur für die Stoffe gilt, denen die Sondervorschrift TE 25 bereits in der Ausgabe 2013 zugeordnet war, sondern auch die Stoffe erfasst, denen die Sondervorschrift TE 25 in der Ausgabe 2015 neu zugeordnet wird (UN-Nummern 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1580, 3381, 3383, 3385, 3387, 3389, 3488 und 3490). Sie bestätigt auch, dass die Übergangsvorschrift betreffend die Sondervorschrift TE 25 an die Übergangsvorschrift betreffend die Tankcodierung gekoppelt ist, d.h., dass für die Beförderung in Kesselwagen ab dem 1. Januar 2017 eine der in der Sondervorschrift TE 25 vorgesehenen Maßnahmen angewendet werden muss, sofern dem jeweiligen Stoff in der Spalte 13 der Tabelle A die Sondervorschrift TE 25 zugeordnet ist.

TOP 5: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

Entgleisungsdetektion

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/1 (Schweiz)

20. Die Schweiz weist in ihrem Dokument erneut auf das in Studien der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) festgestellte positive Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Entgleisungsdetektoren hin und beantragt, die eckigen Klammern beim Unterabschnitt 1.6.3.x, bei der ersten Änderung zu Kapitel 3.2 Tabelle A und beim Abschnitt 6.8.4 b) im Dokument [OTIF/RID/NOT/2015] zu streichen. Alternativ oder als Folgeschritt fordert sie die Aufstellung eines Gesamtzeitplans für die schrittweise Ausrüstung aller Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren über einen langfristigen Zeithorizont.
- 20b. Der Vertreter der ERA erklärt, dass viele der von der Schweiz vorgelegten Argumente in Widerspruch zu der Information der ERA über die derzeitige Situation stünden. Insbesondere sei unter Punkt 3 des Antrags der Schweiz keine korrekte Interpretation des Abschnittes 7.1.1 RID in Bezug auf die Vorschriften für die Inverkehrsetzung von Eisenbahnfahrzeugen wiedergegeben.
21. Auf Wunsch des Vorsitzenden erfolgt aus Zeitgründen keine weitere detaillierte Diskussion der von der Schweiz vorgebrachten Argumente, dies soll zu einem geeigneten Zeitpunkt erfolgen. Er weist darauf hin, dass sich die Staaten der Europäischen Union in einem Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 6. Mai 2014 darauf geeinigt hätten, die Frage der Entgleisungsdetektion "unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts eingehender zu prüfen" und die "Ermittlung einer nachhaltigen Lösung für die Ortung von Entgleisungen und die Abmilderung von deren Folgen, einschließlich der künftigen Umsetzung dieser Lösung, fortsetzen". Wegen des Kräfteverhältnisses im RID-Fachausschuss sei daher eine Annahme des ersten Antrags der Schweiz ausgeschlossen.

22. Nach einer längeren Diskussion beschließt die ständige Arbeitsgruppe, eine Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses mit Sekretariat und Verdolmetschung einzurichten, um alle Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren oder anderen diesbezüglichen Maßnahmen zu erörtern.
23. Dabei sind unter anderem die unterschiedlichen Sicherheitsansätze im allgemeinen Eisenbahnverkehr und im Gefahrgutbereich zu beachten. Um Katastrophenereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter auszuschließen, müsste sich die Arbeitsgruppe auch mit alternativen Maßnahmen (z.B. Anforderungen an den Tank) befassen, um die Auswirkungen von Entgleisungen zu begrenzen. **Die Vertreterin Spaniens stellt den Antrag, auch vorbeugende Maßnahmen zur Vermeidung von Entgleisungen, wie Achstemperaturmessung oder Stoßdetektoren, in den Arbeitsbereich dieser Arbeitsgruppe aufzunehmen.**
24. In einer ersten Sitzung sollten zunächst alle Fragestellungen in Bezug auf den mechanischen Entgleisungsdetektor und in Bezug auf bereits erkennbare mögliche Alternativen aufgelistet werden. Diese Fragen sollten dann in **die vom D-Rail-Konsortium organisierten Schlusskonferenz zur Verbreitung der Ergebnisse des** Forschungsvorhabens **D-Rail** einfließen, um bereits dort erste Antworten zu erhalten, die dann bei einer zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe erörtert werden könnten. Die Rückmeldungen dieser **RID-Arbeitsgruppe** sollten **zu einem geeigneten Zeitpunkt** sowohl an die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses als auch an den Gefahrgut-Regelungsausschuss und den RISC-Ausschuss der Europäischen Union erfolgen.
- 24a. **Auf eine Frage des Vertreters der Schweiz zur langfristigen Vision erläutert der Vertreter der ERA, dass die ERA langfristige Entwicklungen seit 2009 in Koordination mit der GD Forschung & Innovation vorgesehen habe und dass das 2011 initiierte Forschungsvorhaben D-Rail Ende 2014 fertiggestellt sein werde. Die erwähnte Schlusskonferenz, deren Zeitpunkt den Teilnehmern der ständigen Arbeitsgruppe so früh wie möglich mitgeteilt werde, sei allen interessierten Stellen offen.**
25. **Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass der Beschluss des Rates einen ausdrücklichen Arbeitsauftrag für die Europäische Eisenbahn-Agentur und nicht für den RID-Fachausschuss vorgesehen habe. Auf Wunsch des Rates werde die ERA weitere Schritte, wie die Definition des Aufgabenrahmens und des Arbeitsplans, unternehmen. Sollte die ständige Arbeitsgruppe die Einrichtung einer Arbeitsgruppe beschließen, werde die ERA die Ergebnisse dieser Gruppe im Rahmen ihrer Arbeiten zusammen mit allen interessierten Stellen berücksichtigen. Der Vorsitzende erläutert, dass in der Rats-Arbeitsgruppe ausdrücklich eine Zusammenarbeit von ERA und RID-Fachausschuss in dieser Frage gefordert worden sei und dies im Beschluss der EU Berücksichtigung gefunden habe. Dem RID-Fachausschuss stehe es frei, seine Meinungsbildung in geeigneter Form zu organisieren. Der Vertreter der Europäischen Kommission erläutert, dass die gefahrgutspezifischen Aspekte der Entgleisungsthematik in der Arbeit am RID im Vordergrund stehen sollten, während in der Arbeit der ERA das gesamte Eisenbahnwesen betrachtet werden müsse.**
26. **Deutschland, Italien, die Niederlande und Spanien erklären sich bereit, zu einer dieser Arbeitsgruppensitzungen einzuladen. Die Niederlande bieten an, die Geschäftsführung dieser Arbeitsgruppe zu übernehmen. Die erste Sitzung wird auf Einladung Italiens voraussichtlich vom 13. bis 15. Oktober 2014 in Rom stattfinden.**
27. **Der Vorsitzende bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass diese erneuten Anstrengungen zu einer Lösung dieser kontrovers diskutierten Frage mit dem Ergebnis von mehr Sicherheit für die Betroffenen auch bei Entgleisungen führen werden.**

Beförderung von UN 1361 Kohle in loser Schüttung

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2014/5 (EURACOAL)
OTIF/RID/CE/GTP/2014/10 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.8 (Polen)

28. Bei der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe wurde ein Antrag von EURACOAL diskutiert, mittels einer neuen Sondervorschrift die in loser Schüttung beförderte Kohle der UN-Nummer 1361, Verpackungsgruppe III unter Einhaltung bestimmter Bedingungen weitgehend freizustellen (siehe OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Absätze 53 bis 57). In seinem neuen Dokument berücksichtigt EURACOAL verschiedene von einzelnen Staatenvertretern vorgebrachte Kommentare.
29. Deutschland unterstützt mit seinem Dokument grundsätzlich den Antrag von EURACOAL, nimmt aber einen Zwischenfall in Deutschland zum Anlass, eine Temperaturmessung auch während oder sofort nach dem Verladevorgang zu fordern, um gegebenenfalls zuvor nicht erkannte Glutnester feststellen zu können.
30. Polen äußert in seinem informellen Dokument verschiedene Zweifel in Bezug auf die Einstufung von Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle als Gefahrgut und wünscht eine vorherige Behandlung dieser Klassifizierungsfrage im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für das global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS).
31. In der Diskussion wird klargestellt, dass Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle nur dann als Gefahrgut zu betrachten sei, wenn die Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2, Verpackungsgruppe III erfüllt werden. Es wird auch betont, dass die bisherigen Zwischenfälle nur bei Importkohle, nicht jedoch bei europäischer Kohle aus frischer Förderung aufgetreten seien.
32. Der von EURACOAL vorgeschlagene Text wird von einer kleinen Ad-hoc-Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung folgender Punkte diskutiert und vereinfacht:
 - Die neue Sondervorschrift wird sowohl der UN-Nummer 1361 als auch der n.a.g.-Eintragung der UN-Nummer 3088 zugeordnet.
 - Bei Verladung aus frischer Förderung muss keine Temperaturmessung erfolgen.
 - Bei Verladung von Kohle aus einer Halde muss mittels geeigneter Messmethoden sichergestellt werden, dass die Temperatur zum Zeitpunkt der Befüllung 60 °C nicht überschreitet. Dies muss vom Befüller dokumentiert werden.
33. Die Arbeitsgruppe nimmt diesen Text an (siehe Anlage I). Für das weitere Vorgehen wird vorgeschlagen, zunächst der Gemeinsamen Tagung die Diskussionen im Rahmen des ADN-Sicherheitsausschusses und der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zugänglich zu machen. Diese könnte dann entscheiden, diese Problematik dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu unterbreiten.

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/11 (UIC)

34. Der Antrag der UIC, mit dem eine kurzfristige Lösung bei den Pflichten des Betreibers eines Kesselwagen herbeigeführt und die Pflicht zur Instandhaltung des Kesselwagens der in der europäischen Eisenbahngesetzgebung und im Anhang G zum COTIF vorgesehenen für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen werden soll, wird von der Arbeitsgruppe

angenommen. Man ist sich jedoch einig, dass der im Antrag der UIC zu Unterabschnitt 1.4.3.5 b) gestrichene Textteil ("die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt") beibehalten werden muss (siehe Anlage I).

35. Die Behandlung des weitergehenden Antrags, die für die Instandhaltung zuständige Stelle als neuen Beteiligten bei der Beförderung gefährlicher Güter in das RID aufzunehmen, wie wird von der UIC vorgeschlagen auf die 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe verschoben.

Unterabschnitt 1.4.3.6 b)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/13 (UIC und Schweden)

36. Der Vertreter Schwedens hatte bei der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe darauf hingewiesen, dass der Beförderer im Falle der Beförderung von ungereinigten leeren Verpackungen gemäß der Sondervorschrift des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 nicht in der Lage sei, dem Infrastrukturbetreiber Angaben zur UN-Nummer zu liefern (siehe OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Absätze 60 bis 64).
37. Auf der Grundlage der von verschiedenen Vertretern eingegangenen Kommentaren hatten die Vertreter der UIC und Schweden für diese Tagung ein neues Dokument vorgelegt, in der drei Alternativen für eine Änderung des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) vorgestellt wurden.
38. In einer Abstimmung spricht sich die Mehrheit der Staatenvertreter für die Alternative 1 aus, die einen Zugriff zur UN-Nummer nur in den Fällen vorschreibt, in denen diese im Beförderungspapier angegeben werden muss (siehe Anlage I).

Arbeitsgruppe "Hand- und Reisegepäck"

Informelles Dokument: INF.11 (Sekretariat)

39. Der Vorsitzende fasst die Ergebnisse der kleinen Arbeitsgruppe "Hand- und Reisegepäck" zusammen, die am Montag, dem 19. Mai 2014 getagt hat. Diese Arbeitsgruppe schlägt im Wesentlichen vor, das Kapitel 7.7 zu streichen und nur noch in Unterabschnitt 1.1.3.8 zu erwähnen, welche Freistellungen des RID auf die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen anzuwenden sind. Auch habe die Arbeitsgruppe nochmals alle Freistellungen dahingehend überprüft, ob sie für eine Beförderung als Hand- und Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen relevant sein könnten. Schließlich habe sie auch eine Ergänzung in der Freistellung des Unterabschnitts 1.1.3.2 e) vorgenommen, um auch die als Ladung beförderten Fahrzeugen zu erfassen.
40. Die ständige Arbeitsgruppe genehmigt diese Ergebnisse und beschließt, auch in Unterabschnitt 1.1.3.7 (Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie, siehe auch Absatz 12) einen neuen Absatz für als Ladung beförderte Fahrzeuge hinzuzufügen (siehe Anlage I).

B. Neue Anträge

RID-Vertragsstaaten

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/8 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.5 (Sekretariat)

41. Das Sekretariat erläutert in seinen beiden Dokumenten, dass diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben, nicht als RID-Vertragsstaaten betrachtet werden könnten, da ihnen zwar ein Stimmrecht für die Änderung der Anlage zum Anhang C (RID), nicht jedoch für die Änderung des Anhangs C selbst zustehe.
42. Auf den Einwand des Vertreters der Niederlande, dass in der Anlage zum Anhang C in Bezug auf RID-Vertragsstaaten keine Abweichung zum Anhang C geregelt werden könne, antwortet der Vorsitzende, dass die vom Sekretariat vorgeschlagene Formulierung in Unterabschnitt 1.1.2.4 lediglich deklaratorischen Charakter habe, da sie lediglich die diesen Staaten zustehende Rechte wiedergebe.
43. Die Arbeitsgruppe nimmt die in den beiden Dokumenten enthaltenen Textvorschläge an (siehe Anlage I).

TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

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

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/2 (Sekretariat)

44. Einem Auftrag der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe folgend hatte das Sekretariat einen Textvorschlag für eine Sprachenregelung in Zusammenhang mit den Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie den vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier und in den Anlagen zum Beförderungspapier erarbeitet, die sowohl im RID als auch in der Anlage 2 zum SMGS verwendet werden kann. Damit soll vermieden werden, dass an der Schnittstelle zwischen den beiden Rechtsregimen eine Neukennzeichnung erfolgen muss.
45. Die Arbeitsgruppe spricht sich einstimmig für die im Antrag des Sekretariats enthaltene Option 1 aus, d.h. für die Aufnahme einer allgemeinen Bestimmung im Abschnitt 1.1.4 (Anwendbarkeit anderer Vorschriften). Die Arbeitsgruppe nimmt auch die vom Sekretariat vorgeschlagene Begriffsbestimmung von "Anlage 2 zum SMGS" mit einer kleinen Änderung in der Darstellung an (siehe Anlage I). Der Vorsitzende dankt dem Sekretariat für seine aktive Beteiligung an der Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS.
46. Die Behandlung des Berichts über die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter" (Warschau, 10. bis 14. Februar 2014) im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/3 wird auf die nächste Tagung verschoben.

TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)

Informelles Dokument: INF.4

47. Die Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument der ERA zur Kenntnis. Insbesondere wird die Information über Shift2Rail, einem über mehrere Jahre laufenden Forschungs- und Innovationsprogramm der Europäischen Union für die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors, als sehr wichtig angesehen.
48. Der Vertreter der ERA erläutert, dass im Programm Shift2Rail auch der Gefahrgutbeförderung ein entsprechender Stellenwert eingeräumt werde. Bei der Aufstellung des Arbeitsprogramms von Shift2Rail könnten auch Wünsche des RID-Fachausschusses eingebracht werden. Wichtig hierfür sei die für Mai und Juni 2014 vorgesehene öffentliche Anhörung.
49. Zu den im informellen Dokument der ERA aufgeführten Unfällen mit Gefahrgut betonen verschiedene Vertreter, dass bei einigen dieser Unfälle zwar Gefahrgut in den Wagen enthalten gewesen sei, dass es aber nicht zu einem Produktaustritt gekommen sei. Obwohl es sich bei diesen Unfällen um solche handelt, die auf der Grundlage der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie gemeldet wurden, wird die Notwendigkeit gesehen, die Kriterien für die Meldung von Unfällen gemäß RID näher zu betrachten, um das Kriterium der Gefahr eines Gefahrgutaustritts höher zu gewichten. Dies wird insbesondere für die Risikoevaluierung als wichtig angesehen.

TOP 8: Verschiedenes**Nächste Tagung**

50. Die 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 17. bis 20. November 2014 in Madrid stattfinden.
51. Das Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 Italiens sowie die informellen Dokumente INF.6 der Niederlande und INF.2 Deutschlands, die bei dieser Sitzung aus Zeitgründen nicht behandelt werden konnten, werden auf die Tagesordnung der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe gesetzt. Die Delegierten werden gebeten, ihre eventuellen Kommentare den jeweiligen Autoren rechtzeitig mitzuteilen, damit diese eventuell in einer Neufassung dieser Dokumente berücksichtigt werden können.

**Von der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

Dokument [OTIF/RID/NOT/2015] mit folgenden Änderungen angenommen:

Alle fett gedruckten eckigen Klammern mit Ausnahme von Unterabschnitt 1.6.3.x, der ersten Änderung zu Kapitel 3.2 Tabelle A und von Abschnitt 6.8.4 b) sowie alle durchgestrichenen Texte im Dokument streichen.

TITELBLATT

Die Änderungsanweisung "[Unter den RID-Vertragsstaaten einfügen: ...]" streichen.

TEIL 1

Kapitel 1.1

1.1.2.2 Die zweite Änderung erhält folgenden Wortlaut:

""des Kapitels 7.6" ändern in:

"der Kapitel 7.6 und 7.7"."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

1.1.3.3 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.3.3 erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.3.3 Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von flüssigen Kraftstoffen

Die Vorschriften des RID gelten nicht für die Beförderung von:

- a) In Behältern von Eisenbahnfahrzeugen, mit denen eine Beförderung durchgeführt wird, enthaltenem Kraftstoff, der zu deren Antrieb oder zum Betrieb einer ihrer Einrichtungen dient, die während der Beförderung verwendet wird oder für den Gebrauch während der Beförderung bestimmt ist (z.B. Kühleinrichtungen).
- b) Kraftstoff in Behältern von als Ladung beförderten Fahrzeugen oder anderen Beförderungsmitteln (wie Boote), wenn er für den Antrieb oder zum Betrieb einer ihrer Einrichtungen dient. Absperrhähne zwischen dem Motor oder der Einrichtung und dem Kraftstoffbehälter müssen während der Beförderung geschlossen sein, es sei denn, es ist von Bedeutung, dass die Einrichtung in Betrieb bleibt. Soweit erforderlich müssen die Fahrzeuge oder die anderen Beförderungsmittel aufrecht und gegen Umfallen gesichert verladen werden.

- c) Kraftstoff in Behältern von als Ladung beförderten mobilen Maschinen und Geräten¹⁾, wenn er für den Antrieb oder den Betrieb einer ihrer Einrichtungen dient. Der Kraftstoff darf in befestigten Kraftstoffbehältern, die direkt mit dem Fahrzeugmotor und/oder der Einrichtung verbunden sind und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, befördert werden. Soweit erforderlich müssen diese Maschinen oder Geräte aufrecht verladen und gegen Umfallen gesichert werden.

¹⁾ Für die Begriffsbestimmung von «mobilen Maschinen und Geräten» siehe Absatz 2.7 der Gesamtresolution über den Fahrzeugbau (R.E.3) (Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 der Vereinten Nationen) oder Artikel 2 der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 059 vom 27. Februar 1998)."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2014/7 und informelles Dokument INF.3 in der geänderten Fassung sowie informelle Dokumente INF.7 und INF.10]

1.1.3.6.5 Die zweite Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"gemäß den Unterabschnitten 1.1.3.2 bis 1.1.3.5" ändern in:

"gemäß den Unterabschnitten 1.1.3.1 a), b) und d) bis f), 1.1.3.2 bis 1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.8, 1.1.3.9 und 1.1.3.10".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

Kapitel 1.2

1.2.1 Die Änderungsanweisungen zur Aufnahme der neuen Begriffsbestimmung von "**Flexibler Schüttgut-Container**" streichen (zweimal).

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 in der durch das informelle Dokument INF.10 geänderten Fassung]

Kapitel 1.6

1.6.3.3.1,
1.6.3.3.2 und
1.6.3.3.3 werden zu **1.6.3.3.3, 1.6.3.3.4** und **1.6.3.3.5**.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/9]

Kapitel 1.8

1.8.3.9 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"1.8.3.9 Vor "Rechts- und Verwaltungsvorschriften" einfügen:

"anwendbaren".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

TEIL 3

Kapitel 3.2
Tabelle A

Die Änderungsanweisungen zur Spalte (10) bei den UN-Nummern 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 und 3378, VG III streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

Die Änderungsanweisungen für die UN-Nummern 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866 und 1999 erhalten folgenden Wortlaut:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1133, fünfte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1133, sechste und siebte Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
1133, sechste Eintragung	(20)	streichen: "33".
	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
1133, siebte Eintragung	(6)	streichen: "640G".
	(6)	streichen: "640H".
1133, siebte Eintragung	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
	(1) – (20)	vollständig streichen.
1139, sechste und siebte Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
1139, sechste Eintragung	(20)	streichen: "33".
	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
1139, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640G".
	(6)	streichen: "640H".
1139, siebte Eintragung	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".

1169, vierte Eintra- gung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1169, fünfte und sechste Eintra- gung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1169, fünfte Eintra- gung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1169, sechste Eintra- gung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1197, vierte Eintra- gung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1197, fünfte und sechste Eintra- gung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1197, fünfte Eintra- gung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1197, sechste Eintra- gung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1210 (alle Ein- tragun- gen)	(6)	einfügen: "367".
1210, fünfte Eintra- gung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1210, sechste und sieb- te Ein- tragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1210, sechste	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".

Eintragung	(6)	streichen: "640G".
1210, siebte Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1263, fünfte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1263 (alle Eintragungen)	(6)	einfügen: "367".
1263, sechste und siebte Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1263, sechste Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1263, siebte Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1266, vierte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1266, fünfte und sechste Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1266, fünfte Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1266, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1286, vierte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1286, fünfte und sechste	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.

Eintragung	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1286, fünfte Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1286, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1287, vierte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1287, fünfte und sechste Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1287, fünfte Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1287, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1306, vierte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1306, fünfte und sechste Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1306, fünfte Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1306, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1866, fünfte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1866, sechste und sieb-	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.

te Eintragung	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1866, sechste Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1866, siebte Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1993, fünfte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1993, sechste und siebte Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1993, sechste Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1993, siebte Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".
1999, vierte Eintragung	(1) – (20)	vollständig streichen.
1999, fünfte und sechste Eintragung	(8)	streichen: "LP01".
	(10)	Alle Angaben streichen.
	(11)	Alle Angaben streichen.
	(12)	Alle Angaben streichen.
	(20)	streichen: "33".
1999, fünfte Eintragung	(2)	streichen: ", Siedepunkt über 35 °C".
	(6)	streichen: "640G".
1999, sechste Eintragung	(6)	streichen: "640H".
	(9a)	In Höhe von "IBC02" einfügen: "BB4".

Tabelle B Die erste Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"Folgende neue Eintragungen einfügen:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Bem.	NHM-Code
ADSORBIERTES GAS, N.A.G.	3511		++++++
ADSORBIERTES GAS, ENTZÜNDBAR, N.A.G.	3510		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, N.A.G.	3512		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, ÄTZEND, N.A.G.	3516		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, ENTZÜNDBAR, N.A.G.	3514		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, ENTZÜNDBAR, ÄTZEND, N.A.G.	3517		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, OXIDIEREND, N.A.G.	3515		++++++
ADSORBIERTES GAS, GIFTIG, OXIDIEREND, ÄTZEND, N.A.G.	3518		++++++
ADSORBIERTES GAS, OXIDIEREND, N.A.G.	3513		++++++
ALTVERPACKUNGEN, LEER, UNGEREINIGT	3509		++++++
ARSENWASSERSTOFF, ADSORBIERT	3522		285000
ARSIN, ADSORBIERT	3522		285000
BORTRIFLUORID, ADSORBIERT	3519		281290
CHLOR, ADSORBIERT	3520		280110
GERMAN, ADSORBIERT	3523		285000
GERMANIUMWASSERSTOFF, ADSORBIERT	3523		285000
KONDENSATOR, ASYMMETRISCH (mit einer Energiespeicherkapazität von mehr als 0,3 Wh)	3508		8532++
PHOSPHIN, ADSORBIERT	3525		284800
PHOSPHORPENTAFLUORID, ADSORBIERT	3524		281290
PHOSPHORWASSERSTOFF, ADSORBIERT	3525		284800
Quecksilber(I)chlorid: siehe	2025		285200
SELENWASSERSTOFF, ADSORBIERT	3526		281119
SICHERHEITSEINRICHTUNGEN, elektrische Auslösung	3268		++++++
SICHERHEITSEINRICHTUNGEN, PYROTECHNISCH	0503		870895
SILICIUMTETRAFLUORID, ADSORBIERT	3521		281290
URANHEXAFLUORID, RADIOAKTIVE STOFFE, FREIGESTELLTES VERSANDSTÜCK mit weniger als 0,1 kg je Versandstück, nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt	3507		2844++

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/4]

TEIL 4

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 203

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

P 903b [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

4.1.10.1 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"4.1.10.1 In der Bem. 2 "Stoffe der Klasse 7" ändern in:

"radioaktive Stoffe".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

TEIL 6

Die Änderungsanweisungen zu 6.1.3.1 a) (i), 6.2.2.7.2 a), 6.2.2.9.2 a), 6.3.4.2 a), 6.5.2.1.1 a), 6.6.3.1 a), 6.7.2.20.1 c) (i), 6.7.3.16.1 c) (i), 6.7.4.15.1 c) (i) und 6.7.5.13.1 c) (i) streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

Kapitel 6.2

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

6.2.4.1 Die beiden Änderungsanweisungen zu "EN ISO 10297:2006" streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

Die neue Norm "EN ISO 14246:[2014]" streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10]

Für die neue Norm EN 1626:2008 erhält die Eintragung in Spalte (1) folgenden Wortlaut:

"EN 1626:2008 (ausgenommen Absperrarmaturen der Kategorie B)".

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.28 der WP.15 05/2014]

Kapitel 6.4

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

Kapitel 6.8

6.8.2.1.2 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"6.8.2.1.2 Den Verweis auf die Fußnote 1) an das Ende des ersten Satzes verschieben.

Die Fußnote 1) erhält folgenden Wortlaut:

"1) Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn

- die für die Prüfung der Konformität mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems «Fahrzeuge – Güterwagen» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013) benannte Stelle oder
- das für die Prüfung der Konformität mit den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem Fahrzeuge – Güterwagen bestimmte Bewertungsstelle: GÜTERWAGEN – (Ref. A 94-02/2.2012 vom 1. Januar 2014)

zusätzlich zu den Anforderungen der oben genannten TSI oder ETV erfolgreich die Konformität mit den Vorschriften des RID bewertet und durch die Ausstellung eines entsprechenden Zertifikats bestätigt hat."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.9]

6.8.3.6 Änderungsanweisung streichen.

Kapitel 6.11

6.11.2.3 Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

6.11.5 Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

TEIL 7

Kapitel 7.3

7.3.2.1 Die beiden Änderungsanweisungen in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

7.3.2.10 Die Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**7.5.7.4,
7.5.7.5 und
7.5.7.6**

Die Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

Kapitel 7.8 wird zu **Kapitel 7.7**.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

Zusätzliche Änderungen

TITELBLATT

Unter den RID-Vertragsstaaten streichen:

"Irak,", "Irland, Italien,", "Libanon," und "Schweden".

Nach der Aufzählung der RID-Vertragsstaaten folgende Absätze hinzufügen:

"Irland, Italien und Schweden haben das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 noch nicht ratifiziert und gelten deshalb nicht als RID-Vertragsstaaten. Nach einem Beschluss der Generalversammlung der OTIF sind sie jedoch ermächtigt, die Anlage zum Anhang C des COTIF weiterzuentwickeln, und sind damit in Bezug auf Änderungen der Anlage zum Anhang C des COTIF stimmberechtigt.

Bis zur Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs ruht die OTIF-Mitgliedschaft des Iraks und des Libanon."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/8]

ANHANG C

In der Bemerkung des Sekretariats zum Anhang C streichen:

", Kapitel 7.7".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

INHALTSVERZEICHNIS

1.1.3.7 erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.3.7 Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/12 in der durch das informelle Dokument INF.7 geänderten Fassung]

1.1.4.5 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

TEIL 1

Kapitel 1.1

1.1.2.3 streichen:

"in Verbindung mit Kapitel 7.7".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

- 1.1.2** Einen zusätzlichen Unterabschnitt 1.1.2.4 mit folgendem Wortlaut einfügen:
- "1.1.2.4** Den RID-Vertragsstaaten gemäß Artikel 1bis des Anhangs C des COTIF 1999 sind bezüglich ihrer Rechte und Pflichten gemäß dieser Anlage zum Anhang C Mitgliedstaaten des COTIF 1980 bis zu dem Zeitpunkt gleichgestellt, in dem sie das COTIF 1999 ratifizieren und damit selbst zu RID-Vertragsstaaten werden."
- [Referenzdokument: informelles Dokument INF.5]
- 1.1.3.2** Der Absatz a) erhält folgenden Wortlaut:
- "a) Gasen, die in Behältern von Eisenbahnfahrzeugen, mit denen eine Beförderung durchgeführt wird, enthalten sind und die zu deren Antrieb oder zum Betrieb einer ihrer Einrichtungen dienen, die während der Beförderung verwendet wird oder für den Gebrauch während der Beförderung bestimmt ist (z.B. Kühleinrichtungen);".
- [Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/7 und informelles Dokument INF.3 in der geänderten Fassung]
- Der Absatz e) erhält folgenden Wortlaut:
- "e) Gasen in besonderen Einrichtungen von Wagen oder von als Ladung beförderten Fahrzeugen, die für den Betrieb dieser besonderen Einrichtungen während der Beförderung erforderlich sind (Kühlapparate, Fischbehälter, Heizapparate usw.), sowie Ersatzgefäße solcher Einrichtungen und ungereinigte leere Tauschgefäße, die in demselben Wagen oder Fahrzeug befördert werden;".
- [Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]
- 1.1.3.5** [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 1.1.3.7** Der Text vor dem Absatz a) erhält folgenden Wortlaut:
- "1.1.3.7 Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie**
- Die Vorschriften des RID gelten nicht für Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie (z.B. Lithiumbatterien, elektrische Kondensatoren, asymmetrische Kondensatoren, Metallhydrid-Speichersysteme, Brennstoffzellen),".
- In Absatz a) "in Beförderungsmitteln" ändern in:
- "in Eisenbahnfahrzeugen".
- In den Absätzen a) und b) streichen:
- "Lithiumbatterien,".
- [Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2014/12 in der durch das informelle Dokument INF.7 geänderten Fassung]
- Am Ende von Absatz b) "." ändern in:
- ",".

Einen neuen Absatz c) mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"c) die in von als Ladung beförderten Fahrzeugen eingebaut sind und die für deren Antrieb oder den Betrieb einer ihrer Einrichtungen dienen."

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.11 in der geänderten Fassung]

1.1.3.8 erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.3.8 Anwendung von Freistellungen bei der Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen

Bem. 1. Einschränkungen im Rahmen privatrechtlicher Beförderungsbedingungen der Beförderer bleiben von den nachstehenden Vorschriften unberührt.

2. Für Huckepackverkehr in gemischten Zügen (kombinierter Personen- und Güterverkehr) siehe Kapitel 7.7.

Für die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen gelten die Freistellungen der Unterabschnitte 1.1.3.1, 1.1.3.2 b) bis g), 1.1.3.3, 1.1.3.4, 1.1.3.5, 1.1.3.7 und 1.1.3.10."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

1.1.4.5 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

1.1.4 Einen neuen Unterabschnitt 1.1.4.6 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"1.1.4.6 Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines SMGS-Vertragsstaates

Wenn einer Beförderung gemäß RID eine Beförderung gemäß Anlage 2 zum SMGS folgt, müssen für diesen Teil der Beförderung die Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS angewendet werden.

In diesem Fall müssen die im RID vorgeschriebenen Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie die im RID vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier* und in den Anlagen zum Beförderungspapier zusätzlich zu den im RID vorgeschriebenen Sprachen in Chinesisch oder Russisch erfolgen, sofern nicht Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung berührten Staaten etwas anderes vorsehen.

* Vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) wird das «Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS)» herausgegeben, welches das Muster des einheitlichen Frachtbriefs gemäß CIM- und SMGS-Beförderungsvertrag und seine Anwendungsbestimmungen enthält (siehe www.cit-rail.org)."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/2]

Kapitel 1.2

1.2.1 In der Begriffsbestimmung von "**Wagen**" streichen:

"auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollt und".

Folgende **neue** Begriffsbestimmungen in alphabetischer Reihenfolge einfügen:

"**Anlage 2 zum SMGS**: siehe *SMGS*."

"**Eisenbahnfahrzeug**: Ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren."

"**SMGS**: Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), Warschau."

Nach der Begriffsbestimmung von "**SMGS**" folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

"**Anlage 2 zum SMGS**: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter als Anlage 2 zum *SMGS*."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/2 in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.4

1.4.2.2.1 Die Fußnote 14) (bisherige Fußnote 13)) erhält folgenden Wortlaut:

"¹⁴⁾ Fassung des ab 1. Januar 2015 geltenden UIC-Merkblattes."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/6]

1.4.3.5 Der Absatz b) erhält folgenden Wortlaut:

"b) die Instandhaltung des Tanks und seiner Ausrüstungen von einer gemäß Anhang G COTIF (ATMF)* zertifizierten Stelle in einer Weise sichergestellt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt;

* Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF). Der Anhang G ist harmonisiert mit der europäischen Gesetzgebung und insbesondere mit den Richtlinien 2004/49/EG (Artikel 4 und 14a) und 2008/57/EG (Artikel 2 und 33) und der Verordnung (EU) 445/2011, wo es jeweils um die Sicherheit, die Interoperabilität und das Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen geht."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/11 in der geänderten Fassung]

1.4.3.6 Der zweite Spiegelstrich in Absatz b) erhält folgenden Wortlaut:

"– UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/13]

Kapitel 1.6

1.6.3.3 Folgende neue Übergangsvorschriften einfügen:

"1.6.3.3.1 Mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Registrierungsstaats dürfen Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, deren Tankkörper vor dem 1. Januar 1965 gebaut wurden, bis zum 31. Dezember 2017 weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich der Ausrüstung, nicht aber hinsichtlich der Wanddicke den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen.

1.6.3.3.2 Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, deren Tankkörper zwischen dem 1. Januar 1965 und dem 31. Dezember 1966 gebaut wurden, dürfen bis zum 31. Dezember 2019 weiterverwendet werden, wenn sie hinsichtlich der Ausrüstung, nicht aber hinsichtlich der Wanddicke den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/9 in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.8

1.8.3.13 Den letzten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.35 WP.15 05/14]

TEIL 3

Kapitel 3.2 Tabelle A

Bei UN 1972 in Spalte (6) einfügen:

"660".

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.32 der WP.15 05/14]

Bei den UN-Nummern 1361 und 3088 (jeweils Verpackungsgruppe III) in Spalte (6) einfügen:

"665".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/10 in der geänderten Fassung]

Tabelle B

Im ersten Satz unter der Überschrift "Spalte «NHM-Code»" "(Anlage 3 zu UIC-Merkblatt 221)" ändern in:

"(UIC-Merkblatt 221¹⁾)

¹⁾ Die NHM-Codes können auf der Website der UIC unter <http://www.uic.org/spip.php?article2485> eingesehen werden. "

Nach diesem ersten Satz die folgenden beiden Sätze einfügen:

"Die NHM-Codes umfassen acht Ziffern. Die in dieser Tabelle angegebenen Codes sind auf sechs Ziffern, wie sie im CIM-Frachtbrief vorgesehen sind, beschränkt."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/4]

Kapitel 3.3

SV 660 Die Fußnote 6) erhält folgenden Wortlaut:

- "⁶⁾ ECE-Regelung Nr. 110 (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von:
- I. speziellen Bauteilen von Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG) und/oder verflüssigtes Erdgas (LNG) verwendet wird;
 - II. Fahrzeugen hinsichtlich des Einbaus spezieller Bauteile eines genehmigten Typs für die Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) und/oder verflüssigtem Erdgas (LNG) in ihrem Antriebssystem)."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

Folgende neue Sondervorschrift hinzufügen:

"665 Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle, die den Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III entsprechen, dürfen in loser Schüttung auch in offenen Wagen oder Containern befördert werden, vorausgesetzt,

- a) die Kohle wird aus der frischen Förderung (ohne Temperaturmessung) direkt in den Wagen oder Container gefördert oder
- b) die Temperatur der Ladung ist während oder unmittelbar nach der Befüllung des Wagens oder Containers nicht größer als 60 °C. Der Befüller muss mittels geeigneter Messmethoden sicherstellen und dokumentieren, dass die maximal zulässige Temperatur der Ladung während oder unmittelbar nach dem Befüllen der Wagen oder Container nicht überschritten wird.

Der Absender muss sicherstellen, dass im Begleitdokument der Sendung (wie ein Konnossement, Ladungsmanifest oder CIM/CMR-Frachtbrief) folgende Angabe enthalten ist:

«BEFÖRDERUNG GEMÄSS SONDERVORSCHRIFT 665 DES RID».

Die übrigen Vorschriften des RID gelten nicht."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/10 in der geänderten Fassung]

TEIL 4

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 200 In Absatz (10) unter der Sondervorschrift für die Verpackung "u" "Norm ISO 7866:1999" ändern in:

"Norm ISO 7866:2012".

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.31 der WP.15 05/14]

4.1.10.4

MP 18 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

MP 23 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

TEIL 5

Kapitel 5.2

5.2.2.1.11.1 Den dritten Satz ("Jede Umverpackung mit radioaktiven Stoffen muss mit mindestens zwei Zetteln auf gegenüberliegenden Seiten auf der Außenseite der Umverpackung versehen sein.") streichen.

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.16 der WP.15 05/14]

Kapitel 5.4

5.4.1.1.12 "1. JANUAR 2013" ändern in:

"1. JANUAR 2015".

5.4.3.4 Im Muster der schriftlichen Weisungen gemäß RID erhält der dritte Spiegelstrich auf Seite 1 folgenden Wortlaut:

"– Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen oder elektronische Zigaretten oder ähnliche Geräte verwenden und keine elektrische Ausrüstung einschalten;"

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.13 der WP.15 05/14 in der geänderten Fassung]

TEIL 6

Kapitel 6.2

6.2.2.1.1 Bei der Norm "ISO 7866:1999" in der dritten Spalte einfügen:

"bis zum 31. Dezember 2020".

Nach der Norm "ISO 7866:1999" folgende neue Norm einfügen:

ISO 7866:2012	Gasflaschen – Wiederbefüllbare nahtlose Gasflaschen aus Aluminiumlegierungen – Auslegung, Bau und Prüfung Bem. Die Aluminiumlegierung 6351A oder gleichwertige Legierungen dürfen nicht verwendet werden.	bis auf Weiteres
---------------	---	------------------

"

[Referenzdokumente: informelles Dokument INF.7 und informelles Dokument INF.31 der WP.15 05/14]

TEIL 7

Kapitel 7.3

7.3.2.6.1 [Die Änderung zu Absatz a) in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 7.7 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

I. Gouvernements/Regierungen/Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr H. **Rein** (Min.)
Mr H. **Hoffmann** (Min.)
Mr B. **Hilbert** (EBA)
Mr W. **Wilmsen** (EBA)

Autriche/Austria/Österreich

Mr O. **Krammer** (Min.)
Mr G. **Mayer** (RCA)

Belgique/Belgien/Belgium

Ms C. **Bailleux** (Min.)

Croatie/Kroatien/Croatia

Mr B. **Mikulić** (Min.)

Espagne/Spainien/Spain

Ms S. **García Wolfrum**

Finlande/Finnland/Finland

Ms A. **Häkkinen** (Finnish Transport Safety Agency)

France/Frankreich/France

Mr C. **Pfauvadel** (Min.)

Italie/Italien/Italy

Mr B. **Legittimo** (Min.)
Mr R. **Cammarata**
Ms F. **Belinghieri**

Lettonie/Lettland/Latvia

Mr D. **Lacis** (State Railway Technical Inspectorate)
Mr V. **Stuppe** (State Railway Administration)

Lituanie/Litauen/Lithuania

Mr A. **Tolstoj** (Min.)
Ms L M. **Vanceviciene** (JSC)

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr A. **Wustrau** (SNCA)

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr K. **Tiemersma** (Min.)
Mr H. **Langenberg** (Min.)

Pologne/Polen/Poland

Ms J. **Dolinska** (Min.)
Mr K. **Grzegorzcyk** (TTS)
Mr P. **Nowosiński** (TTS)
Ms J. **Sobczak** (PKP)

Suède/Schweden/Sweden

Mr B. **Zetterström** (MSB)
Mr B. **Antonsson** (MSB)

Suisse/Schweiz/Switzerland

Mr C. **Bonnet** (Min.)

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr L. **Knížek** (Min.)
Mr S. **Hájek** (Bahnamt)

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Ms H. **Gilson** (Min.)
Mr A. **Bale** (Scientifics)

Union européenne/Europäische Union/European Union

Mr T. Aaltonen (Kom.)

**II. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

**Agence ferroviaire européenne/Europäische Eisenbahn-Agentur/European Railway Agency
(ERA)**

Mr E. Ruffin

**III. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

AEIP

Mr E. Winkler

CEFIC

Mr T. Klein
Mr E. Sigrist

EURACOAL

Mr. E. Schmitz

UIC

Mr J.-G. Heintz

UIP

Mr R. Kogelheide
Mr P. Laluc

IV. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr J. Conrad
Ms K. Guricová

V. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Mr W. Küpper
Mr D. Ashman