



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**OTIF/RID/CE/GTP/2014-B**

9. Januar 2015

Original: Deutsch

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

---

**Schlussbericht der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses**

**(Madrid, 17. bis 20. November 2014)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Interpretation des RID	4 – 8	3
TOP 4: Änderungsanträge zum RID	9 – 27	4
A. Offene Fragen	9 – 21	4
B. Neue Anträge	22 – 27	7
TOP 5: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	28 – 53	8
TOP 6: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	54 – 61	11
TOP 7: Information zu Arbeiten in Bezug auf fahrzeugtechnische Vorschriften	62 – 71	12
TOP 8: Verschiedenes	72 – 85	13
<b>Anlage I:</b> Von der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
<b>Anlage II:</b> Von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Fassung der Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C des COTIF		
<b>Anlage III:</b> Teilnehmerliste		

**TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

*Dokument:* A 81-03/507.2014 (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/507.2014 vom 12. September 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 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage III):

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

Die Europäische Kommission, die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sind ebenfalls vertreten.

Als OTIF-Mitgliedstaat, welcher das RID nicht anwendet, nimmt Russland teil.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationaler Verband für gefährliche Güter und Container (IDGCA), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagenhalter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

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: Interpretation des RID**Pflicht des Beförderers, den Triebfahrzeugführer über die Position der gefährlichen Güter im Zug zu informieren

*Dokument:* OTIF/RID/CE//GTP/2014/19 (Schweden)

*Informelle Dokumente:* INF.2 (Russland)  
INF.5 (UIC)

4. Gemäß Absatz 4.2.3.4.3 des Beschlusses 2011/314/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems muss der Triebfahrzeugführer über das Vorhandensein und die Position gefährlicher Güter im Zug unterrichtet werden. Da dies im RID bisher nicht geregelt ist, möchte der Vertreter Schwedens mit seinem Dokument die Meinung der Mitgliedstaaten kennen lernen, ob diesbezügliche Anforderungen in das RID übernommen werden sollen (z.B. in 1.4.2.2.1 oder 5.4.3.3).

5. Der Vertreter Russlands stellt in seinem informellen Dokument INF.2 dar, dass in den GUS-Staaten in den Frachtbrief ein Code eingetragen werden müsse, der abhängig von der Klasse oder der Notfallkartennummer der beförderten gefährlichen Güter unterschiedlich sei. Er erwähnt, dass dieses Verfahren kompliziert sei und künftig vereinfacht werden sollte.
6. Der Vertreter der UIC legt dar, dass das UIC-Merkblatt 472 **eine harmonisierte Methode für die Ausstellung eines Bremszettels und der Wagenliste betreffend die Zusammensetzung des Zuges** vorsehe. Während der Bremszettel allgemein auf das Vorhandensein gefährlicher Güter im Zug hinweise, **werde** aus der Wagenliste **abgelesen**, an welcher Stelle im Zug sich welches gefährliche Gut befinde.
7. Die ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, dass dem Beförderer die zusätzliche Pflicht zugeordnet werden sollte, dem Triebfahrzeugführer Informationen über die Position der gefährlichen Güter im Zugverband vorzulegen. Die Meinungen sind geteilt, ob diese Pflicht als neuer Unterabsatz in Absatz 1.4.2.2.1 oder im Zusammenhang mit den schriftlichen Weisungen in Absatz 1.4.2.2.6 und zusätzlich in Unterabschnitt 5.4.3.3 erscheinen sollte. Unabhängig von der gewählten Stelle in den Vorschriften sollte eine Bemerkung aufgenommen werden, in der darauf hingewiesen wird, dass diese Pflicht als erfüllt gilt, wenn das UIC-Merkblatt 472 angewendet wird.
8. Der Vertreter der UIC wird gebeten, auf der Grundlage der geführten Diskussionen der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe einen Textvorschlag zusammen mit der am 1. Januar 2015 in Kraft tretenden Ausgabe des UIC-Merkblattes 472 zu unterbreiten.

#### **TOP 4: Änderungsanträge zum RID**

##### **A. Offene Fragen**

###### Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

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

9. Der Vorsitzende erinnert daran, dass der Antrag 1 des Dokuments bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe angenommen worden sei und zu einer Änderung der Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens in Unterabschnitt 1.4.3.5 b) der RID-Ausgabe 2015 geführt habe (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-A Absätze 34 und 35 sowie Anlage I). Danach habe der Betreiber eines Kesselwagens die Pflicht, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) **zu bestimmen** und diese so zu überwachen, damit der Kesselwagen die Vorschriften erfüllt. Wenn die ECM mit der Pflicht in das RID aufgenommen würde, nicht nur die Instandhaltung des Untergestells, sondern auch die Instandhaltung des Tanks zu gewährleisten, könnte die Pflicht des Betreibers eines Kesselwagens auf die **Bestimmung eines** ECM beschränkt werden.
10. In einer ersten Diskussion werden von einzelnen Delegierten folgende Positionen vertreten:
  - Es ist nicht erforderlich, im RID weitere Vorschriften vorzusehen, da die Aussagen im geänderten Unterabschnitt 1.4.3.5 b) RID und in den ATMF ausreichend sind.
  - Der Betreiber eines Kesselwagens sollte die Gesamtverantwortung behalten, auch wenn die ECM für die Instandhaltung zuständig ist.
  - Die Verantwortung der ECM sollte nicht nur auf die wiederkehrende Prüfung beschränkt sein, sondern auch die außerordentliche Prüfung umfassen.

11. Die Vertreter der UIC und der UIP werden gebeten, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen gemeinsamen Textvorschlag zu erarbeiten. Die interessierten Delegationen werden gebeten, ihre eventuellen Kommentare an die beiden Vertreter zu richten. Darüber hinaus wird im Rahmen der zwischen der OTIF, der Europäischen Kommission und der ERA getroffenen Verwaltungsvereinbarung geprüft, ob sich eine kleine Arbeitsgruppe mit dieser Frage befassen sollte.

Standardisierter Nachweis für Prüfungen bei der Tankbeförderung gefährlicher Güter

*Dokumente:* OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 (Italien)  
OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 (Italien)

*Informelle Dokumente:* INF.6 (UIC)  
INF.13 (CEFIC)

12. Der Vertreter Italiens stellt sein Dokument 2014/23 vor, das er auf Grund der zum Antrag 2014/15 eingegangenen Kommentare erarbeitet habe. In diesem neuen Dokument würden in Anlehnung an die CEFIC-Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggas-Kesselwagen vorgeschlagen. Darüber hinaus werde in einem neuen Absatz 5.4.1.2.6 der Nachweis im Beförderungspapier gefordert, wer die Prüfungen durchgeführt habe.
13. Die Vertreter der UIC und des CEFIC kommentieren in ihren informellen Dokumenten INF.6 und INF.13 die Vorschläge Italiens. Folgende Punkte werden bei der Vorstellung dieser informellen Dokumente hervorgehoben:
- Die neue Vorschrift, die zu einem immensen Aufwand auf Seiten des Befüllers, des Entladeters und des Beförderers führe, betreffe nur den Verkehrsträger Eisenbahn, was zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem Straßenverkehr führen könnte.
  - Die im RID aufgeführten Pflichten seien juristischen Personen und nicht natürlichen Personen zugeordnet. Es stelle sich die Frage, welches Verhältnis zwischen Kontrollbehörden und natürlichen Personen aus dem Textvorschlag erwachse.
  - Es sei nicht erkennbar, inwieweit die Unterzeichnung von Papieren zu einer Erhöhung der Sicherheit führe.
  - Im Gegensatz zu den bei der Beförderung flüssiger Stoffe in der Vergangenheit aufgetretenen Tropflecken seien bei der Beförderung von Flüssiggasen bisher nur sehr wenige Probleme festgestellt worden. Darüber hinaus enthalte der Unterabschnitt 4.3.3.4 bereits Kontrollmaßnahmen bei Flüssiggas-Kesselwagen, wobei nicht erkennbar sei, welchen Einfluss die Textvorschläge auf diesen Unterabschnitt hätten.
- 13a. Der Vorsitzende weist jedoch darauf hin, dass gemäß dem Jahresbericht 2013 des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) die Mängelrate bei Druckgas-Kesselwagen doppelt so hoch wie bei Kesselwagen für andere gefährliche Güter gewesen sei.
14. Die Arbeitsgruppe vereinbart, zunächst eine informelle Arbeitsgruppe, die auf Einladung Italiens tagen und aus Vertretern interessierter Mitgliedstaaten und den Vertretern des CEFIC und des EIGA zusammengesetzt sein wird, mit der Prüfung des Antrags zu betrauen. Dabei sollten unter anderem folgende Punkte berücksichtigt werden:
- Auf der Grundlage statistischer Erhebungen der Kontrollbehörden sollte geprüft werden, welche Probleme in der Praxis bestehen und inwiefern diese durch Ergänzungen des Regelwerks, insbesondere bei den Pflichten der Beteiligten, oder durch die Einführung von Checklisten gelöst werden können.

- Es sollte erörtert werden, ob es sinnvoll ist, neben den in Unterabschnitt 4.3.3.4 enthaltenen Kontrollmaßnahmen weitere Richtlinien aufzustellen, damit sich die Beteiligten sicher verhalten können.
- Das RID sieht seit dem 1. Januar 2013 vor, dass die in Absatz 1.4.2.2.1 aufgeführten Prüfungen vom Beförderer vor jeder Annahme gefährlicher Güter zur Beförderung und nicht nur stichprobenartig durchgeführt werden müssen. Dies ist im Straßenverkehr nicht der Fall. Mit der Annahme zur Beförderung gibt der Beförderer zu erkennen, dass die Prüfung erfolgreich verlaufen ist. Es ist zu prüfen, ob die Unterschriftsleistung eine sinnvolle und im Zusammenhang mit dem übrigen Regelwerk kompatible Maßnahme ist. Die UIC ist der Meinung, dass dies negative Auswirkungen auf die Einhaltung der Pflichten der vorherigen Beteiligten haben könnte.

#### Verladen von Tankcontainern auf Taschenwagen

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2014/18 (Deutschland)

15. Der Vertreter Deutschlands berichtet von einem Zwischenfall, der sich beim Umladen eines Tankcontainers von einem Straßenfahrzeug auf einen Taschenwagen (Tragwagen für die Beförderung von Sattelanhängern) ereignet habe, bei dem der Armaturenkasten an der Unterseite des Tankcontainers am Stützbock für den Sattelanhänger beschädigt worden sei. Da sich ähnliche Zwischenfälle auch in Zukunft ereignen könnten, stellt er die Frage, ob im Teil 7 des RID Handhabungsanweisungen vorgesehen werden sollten.
16. Die Vertreter Frankreichs und der Niederlande vertreten die Meinung, dass es sich dabei um ein Problem handelt, das im Rahmen der Schulung gemäß Kapitel 1.3 gelöst werden könnte. Eventuell könnte eine aufgabenbezogene Unterweisung für das mit dem Be- und Entladen betraute Personal vorgesehen werden. Der Vertreter Schwedens sieht eine Lösung in der Verwendung von Kameras oder dem Einsatz von Einweisungspersonal.
17. Der Vertreter Deutschlands wird gebeten, unter Berücksichtigung der vorgebrachten Kommentare einen konkreten Änderungsantrag zu unterbreiten.

#### Ausdehnung der Anforderung von Crash-Puffern

*Dokumente:* OTIF/RID/CE/GTP/2013/13 (Niederlande)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/15 (Niederlande)

*Informelles Dokument:* INF.6 der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Niederlande)

18. Bei der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) wurde ein Antrag der Niederlande beraten, die Sondervorschrift TE 22 (Ausrüstung mit Crash-Puffern) auf weniger gefährliche Stoffe auszudehnen. Der Vertreter der Niederlande wurde gebeten, die positiven Auswirkungen einer solchen Maßnahme anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse nachzuweisen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A Absätze 47 bis 52).
19. Die im informellen Dokument INF.6 der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe enthaltene Kosten-Nutzen-Analyse geht von einer Nachrüstung von 86400 Kesselwagen aus, wobei mit Kosten von 7500 € je Kesselwagen zu rechnen sei. Die Gesamtkosten der Maßnahmen würden damit 648 Mio. € betragen. Unter Berücksichtigung der Einsparungskosten durch vermiedene Unfälle würde sich ein Amortisierungszeitraum von etwa 25 Jahren ergeben.
20. Diejenigen Delegationen, die sich zu dieser Frage äußern, halten eine Nachrüstung auf der Grundlage der im informellen Dokument INF.6 dargestellten Kostenlage für nicht gerechtfertigt. Nach Aussage des Vertreters der UIP seien in der Kosten-Nutzen-Analyse keine Kapitalisierungs- und Unterhaltskosten enthalten, wodurch sich ein noch längerer Amortisierungszeitraum ergebe.

21. Allerdings wird auch bemerkt, dass bei einer besseren Datenlage zu Unfallursachen und -folgen erneut über diese Maßnahme oder auch über weitere Maßnahmen zum Überpufferungsschutz nachgedacht werden könnte. Auch sei eine Erhöhung der Energieabsorption durch andere Maßnahmen nicht ausgeschlossen.

## B. Neue Anträge

### Pflichten des Verladers und des Entladers

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 (Schweden)

22. Der Vertreter Schwedens weist in seinem Dokument darauf hin, dass in Übereinstimmung mit der Begriffsbestimmung von Verladern in Abschnitt 1.2.1 in den Pflichten des Verladers in Absatz 1.4.3.1.1 c) neben den bereits erwähnten Wagen sowie Groß- und Kleincontainern auch Schüttgut-Container, MEGC, Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks aufgeführt werden sollten. Gleiches gelte für den Unterabschnitt 7.5.1.2, wo Kleincontainer und MEGC ergänzt werden sollten.
23. Obwohl die Arbeitsgruppe diesen Teil des Antrags in seinem Grundsatz unterstützt, bittet sie den Vertreter Schwedens, ihn der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten, da er nicht nur den Eisenbahnverkehr betrifft. Insbesondere sollte die Gemeinsame Tagung prüfen, ob die Ergänzung in Absatz 1.4.3.1.1 c) "oder auf (einen Wagen/ein Fahrzeug)" erforderlich ist. Auch sollte sie prüfen, ob die Bemerkung am Anfang des Kapitels 7.5 RID bzw. am Anfang des Abschnitts 7.5.1 ADR nach Vornahme der vorgeschlagenen Ergänzungen noch erforderlich sein wird.
24. Der nur das RID betreffende Teil des Antrags, in den Begriffsbestimmungen von Verladern und Entladern in Abschnitt 1.2.1 sowie in den Pflichten des Verladers in Absatz 1.4.3.1.1 c) wie in Unterabschnitt 7.5.1.2 auch die Straßenfahrzeuge zu erwähnen, um dem Huckepackverkehr Rechnung zu tragen, wird von der Arbeitsgruppe angenommen. Sie beschließt darüber hinaus, auf der Grundlage der Definition im ADR-Übereinkommen eine Begriffsbestimmung von "Straßenfahrzeug" in Abschnitt 1.2.1 aufzunehmen und in den Vorschriften für den Huckepackverkehr in Unterabschnitt 1.1.4.4 "Beförderungseinheit" und "Anhänger" durch den Begriff "Straßenfahrzeug" zu ersetzen (siehe Anlage I).

### Schutzabstand

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2014/20 (Österreich)

25. Der Antrag Österreichs, in der Vorschrift für den Schutzabstand in Abschnitt 7.5.3 auch **die ortsbeweglichen** Tanks, Tankcontainer und MEGC zu erwähnen, wird von der Arbeitsgruppe um Straßenfahrzeuge ergänzt und angenommen (siehe Anlage I). Allerdings wird die Frage gestellt, ob der Ausdruck "Wand" bei ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern, MEGC und Straßenfahrzeugen für die Bestimmung des Schutzabstands ausreichend klar ist. Auf diese Frage kann gegebenenfalls auf der Grundlage eines Antrags zu einem späteren Zeitpunkt zurückgekommen werden.

### Angaben im Beförderungspapier bei der Beförderung von Abfällen

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GTP/2014/21 (Schweiz)

26. Der Vertreter der Schweiz schlägt in seinem Dokument vor, in Absatz 5.4.1.1.3, der die Angaben im Beförderungspapier bei der Beförderung von Abfällen behandelt, ein zusätzliches Beispiel mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr aufzunehmen.
27. Die Arbeitsgruppe nimmt diesen Antrag mit redaktionellen Änderungen an (siehe Anlage I).

## TOP 5: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2014/3 (Sekretariat)  
OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.3 (Sekretariat)

28. Das Sekretariat erläutert die Arbeitsweise der OSShD-Gremien, wonach die endgültigen Entscheidungen für eine aktualisierte Ausgabe der Anlage 2 zum SMGS jeweils am Ende eines Bienniums bei der Herbstsitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht getroffen werden. Darüber hinaus gelte in den OSShD-Gremien ein Einstimmigkeitsprinzip. Aus diesen Gründen enthalte das informelle Dokument INF.3 endgültige Entscheidungen, die die Informationen in den Dokumenten 2014/3 und 2014/16 abändern können.

### Kapitel 6.8 – Übernahme der RID-Vorschriften für Tankcontainer

29. Das Sekretariat informiert die Arbeitsgruppe über die endgültige Entscheidung zur Übernahme der Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer aus Kapitel 6.8 des RID. Zwei abweichende Vorschriften, die 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 den unteren Wert des Auslegungstemperaturbereichs von -40 °C statt wie im RID -20 °C (Absatz 6.8.2.1.8) betreffen, werden für Tankcontainer im Verkehr auf Schienenstrecken der Spurweite 1520 mm neu in das Kapitel 4.3 der Anlage 2 zum SMGS als neuer Absatz 4.3.2.1.8 aufgenommen.

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

30. Die Arbeitsgruppe nimmt die Entscheidung der OSShD-Kommission für Transportrecht zur Nichtübernahme einer Bestimmung bezüglich der Sprachenregelung bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines RID-Vertragsstaates, die dem für das RID 2015 neu angenommenen Unterabschnitt 1.1.4.6 analog sein sollte, zur Kenntnis.
31. Da 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, sind sich die Staatenvertreter einig, dass diese neu entstandene asymmetrische Situation keinen Folgeänderungen im RID bedürfe. Allerdings sollten im nächsten Biennium Bemühungen fortgesetzt werden, eine gleich lautende Bestimmung auch in die Anlage 2 zum SMGS aufzunehmen.
32. Auf die Frage Belgiens, wie bei Beförderungen aus einem RID-Vertragsstaat in einen Vertragsstaat beider Rechtsregime vorzugehen sei, antwortet der Vorsitzende, dass das RID und auch die Richtlinie 2008/68/EG für solche Verkehre die Anwendung des RID vorschreibe.

### Begriffsbestimmungen von "geschlossene Ladung" und "Wagenladung"

33. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass es sich bei der Verwendung der beiden Begriffe "geschlossene Ladung" und "Wagenladung" um die ausschließliche Verwendung eines Großcontainers/Wagens durch einen einzigen Absender handelt, wobei der Großcontainer/Wagen nicht mit einem einzigen gefährlichen Gut beladen sein muss.



34. Mehrere Delegationen stellen die Notwendigkeit der parallelen Verwendung beider Begriffe in Frage. Es wird angeregt, die Möglichkeit zu prüfen, den Begriff "*geschlossene Ladung*" auch für Wagen zu verwenden. Da aber in anderen Anhängen des COTIF der Begriff "*Wagenladung*" gebraucht wird, müsste in einer Bemerkung zur Begriffsbestimmung von "*geschlossene Ladung*" darauf hingewiesen werden, dass in anderen Anhängen des COTIF der Begriff "*Wagenladung*" als Äquivalent verwendet wird. Das Sekretariat wird einen entsprechenden Antrag für die nächste Sitzung vorzubereiten.
35. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird gebeten, für die nächste Sitzung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu prüfen, ob an allen betroffenen Stellen im Regelwerk **für bestimmte gefährliche Güter weiterhin die Notwendigkeit gesehen wird, eine Beförderung als "*geschlossene Ladung*" vorzuschreiben.**
36. Darüber hinaus wird der Vertreter der UIC um Prüfung gebeten, ob der Begriff "*Wagenladung*" in der Eisenbahnpraxis immer noch verwendet wird.

#### Unterabschnitt 4.3.2.2 – Füllungsgrad

37. Das Sekretariat informiert die Arbeitsgruppe über den Beschluss der OSShD-Mitgliedstaaten, 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.
38. Der Vertreter Russlands erklärt, dass der Wortlaut der beiden Absätze im RID den Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen keine Rechnung trage. Statt eines festen Werts von 50 °C für die höchste mittlere Temperatur des Füllguts schlägt er vor, nach dem Beispiel der Berechnungsformeln für ortsbewegliche Tanks in Kapitel 4.2 die Variable  $t_r$  zu verwenden. Zwar lege der Absatz 4.2.1.9.4.1 des Kapitels 4.2 die höchste mittlere Temperatur des Füllguts auf 50 °C fest, bei Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen dürfe aber die zuständige Behörde eine niedrigere bzw. eine höhere Temperatur vorschreiben.
39. Darüber hinaus informiert der Vertreter Russlands über am 18. Juli 2014 durchgeführte Messungen in Russland (Sibirien, Ural, Kaukasus), Kasachstan, Tadschikistan, Kirgisistan und anderen mittelasiatischen Ländern, wonach die höchste mittlere Temperatur des Füllguts 36° C betrug. Er macht darauf aufmerksam, dass in Russland der Füllungsgrad je nach Transit- und Bestimmungsland differenziert werde.
40. Da einige Delegationen den Wunsch äußern, dieses Thema auch in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu besprechen, wird das Sekretariat einen entsprechenden Antrag für die Tank-Arbeitsgruppe vorbereiten. Die Tank-Arbeitsgruppe sollte dabei Überlegungen zu der Frage anstellen, welche Festlegungen betreffend die höchste mittlere Temperatur des Füllguts zu berücksichtigen sind, und **prüfen, ob das Konzept** des Absatzes 4.2.1.9.4.1 **auch in das Kapitel 4.3 für RID/ADR-Tanks übernommen werden sollte. Dabei sollte sie auch eine klarere Formulierung des Absatzes 4.2.1.9.4.1 anstreben.**
41. Im Hinblick auf die durch Überfüllung von Tanks verursachten Unfälle in der Vergangenheit bitten der Vorsitzende und der Vertreter der Niederlande um äußerste Vorsicht bei **der Prüfung, ob in den Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.2.2 überhaupt Änderungen vorgenommen werden sollten.**

#### Kennzeichnung von Wagen mit der Notfallkartennummer gemäß Anlage 2 zum SMGS

42. Der Vertreter Lettlands bestätigt, dass die Frage der Kennzeichnung von Wagen mit der Notfallkartennummer im nächsten Biennium behandelt werde und dass es im Sinne aller an der Grenze der zwei Rechtsregime liegenden Staaten sei, bei Beförderungen von Wagen in oder durch das Hoheitsgebiet von RID-Staaten, die Nummer der Notfallkarte zwingend auf einer getrennten weißen Tafel anzugeben.

#### Sondervorschrift 665

43. Die Arbeitsgruppe nimmt die Entscheidung, die Sondervorschrift 665 betreffend die Beförderung von Kohle in loser Schüttung für die Anlage 2 zum SMGS vorläufig nicht anzunehmen, zur Kenntnis.
44. Der Vertreter Russlands wird ein Dokument mit Fragen zu den Klassifizierungskriterien und zur Festlegung der Temperaturobergrenze für den UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorbereiten.
45. Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass auch die WP.15 bei ihrer 97. Tagung (Genf, 3. bis 7. November 2014) beschlossen habe, dieses Thema im UN-Expertenunterausschuss erneut zu diskutieren (siehe informelles Dokument INF.9 Absätze 42 bis 46).

#### Absatz 1.1.4.4.1, Fußnote 3)

46. Der Antrag des Sekretariats, 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, wird von der Arbeitsgruppe angenommen (siehe Anlage I).

#### Sondervorschrift 300

47. Die Arbeitsgruppe wird über einen eventuellen Antrag an den UN-Expertenunterausschuss zur Ausdehnung der Anwendung der Sondervorschrift 300 auf die 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 informiert.
48. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs regt an, die Behandlung dieser Frage mit dem bereits dem UN-Expertenunterausschuss unterbreiteten Dokument Deutschlands ST/SG/AC.10/C.3/2014/80 betreffend die Klassifizierung von Ölsaatkuchen zu verknüpfen.

#### Zukünftige Arbeiten

49. Der Vorsitzende bedankt sich ausdrücklich für die vom Sekretariat erstellten ausführlichen Berichte und für die vom Sekretariat in den OSShD-Gremien geleistete Arbeit. Das Sekretariat wird gebeten, die Harmonisierungsarbeit zwischen den beiden Regelwerken fortzuführen.

#### Sondervorschrift CW 36

##### *Informelles Dokument: INF.12 (Russland)*

50. Der Vertreter Russlands stellt seinen Antrag auf Zuordnung der Sondervorschrift CW 36 zur UN-Nummer 2211 SCHÄUMBARE POLYMER-KÜGELCHEN, entzündbare Dämpfe abgebend, vor. Hintergrund dieses Antrags sei ein Zwischenfall in einem Hafen in Russland, bei dem es beim Entladen eines Containers zu einer Entzündung und anschließenden Explosion gekommen sei.
51. Das Sekretariat macht darauf aufmerksam, dass die Sondervorschrift CW 36 sich nur auf Versandstücke beziehe. Da aber dieser Stoff auch in loser Schüttung befördert werden dürfe, solle man prüfen, ob es nicht notwendig wäre, für die Beförderung in loser Schüttung die ergänzende Vorschrift AP 5 vorzuschreiben, welche die in der Sondervorschrift CW 36 vorgesehene Kennzeichnung für gedeckte Wagen oder geschlossene Container vorsehe.

52. Die Vertreterin Finnlands erinnert daran, dass für die Ausgabe 2012 des IMDG-Codes **eine Sondervorschrift** 965 verabschiedet worden sei, die für die Beförderung von Stoffen, die entzündbare Dämpfe abgeben können, eine angemessene Belüftung und ein Warnzeichen mit den Worten "VORSICHT – KANN ENTZÜNDBARE DÄMPFE ENTHALTEN" vorschreibe.
53. Der Vertreter Russlands wird gebeten, der nächsten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung einen fortgeschriebenen Antrag unter Berücksichtigung der oben genannten Informationen und des Dokuments ST/SG/AC.10/C.3/2014/77 des UN-Expertenunterausschusses betreffend Zuordnungsvorschriften für die UN-Nummern 2211 und 3314 zu unterbreiten.

## **TOP 6: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)**

*Informelles Dokument: INF.14 (ERA)*

54. Die Arbeitsgruppe wird vom Vertreter der ERA über die aktuellen Arbeiten der ERA, die einen Zusammenhang mit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter haben, informiert.

### Risikomanagement im Kontext der Binnenbeförderung gefährlicher Güter

55. Der Vertreter der ERA berichtet unter anderem über zwei Workshops zum Thema "Risikomanagement im Kontext der Binnenbeförderung gefährlicher Güter" und über einen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2014 vorgestellten Plan der zukünftigen Arbeiten mit den zu erreichenden Zielen, Workshop-Daten und organisatorischen Fragen. Um die Arbeit der teilnehmenden Experten zu vereinfachen, entwickle die ERA einen Extranet-Arbeitsbereich. **Sobald der Arbeitsbereich eingerichtet sei, würden** die interessierten Experten gebeten, sich zu registrieren, **um die Zugangsrechte zu erhalten.**
56. Der Vertreter der Schweiz erkundigt sich nach dem Status dieser Workshops. Der Vertreter der ERA erklärt, dass es sich zwar nicht um eine informelle Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung handle, eine aktive Teilnahme aber allen Teilnehmern der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung offen stehe. Die Gemeinsame Tagung werde laufend über die Ergebnisse informiert.
57. Der nächste Workshop wird vom 17. bis 19 Februar 2015 in Valenciennes stattfinden.

### Projekt D-Rail

58. Der Vertreter der ERA fasst darüber hinaus die Ergebnisse des EU-Forschungsprojekts D-Rail, die am 12. November 2014 in Stockholm vorgestellt wurden, zusammen. Er hebt hervor, dass ein neuer Prototyp eines präventiven elektronischen Entgleisungsdetektors entwickelt werde, der sowohl der Prävention von Entgleisungen als auch der Verminderung der durch Entgleisungen verursachten Schäden dienen würde.
59. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs stellt die Frage, wie dieses Gerät mit Energie versorgt werde und ob die Stromversorgung kein Sicherheitsproblem im Hinblick auf die mögliche explosive Atmosphäre **in der Nähe des Wagens, z.B. in Erdöl-Tanklagern**, darstelle.
60. Der Vorsitzende ergänzt, dass Deutschland in der Vergangenheit auch einen elektronischen Entgleisungsdetektor bevorzugt habe, damals aber ein elektronisches System als technisch nicht realisierbar angesehen worden sei. Er regt an, dieses Thema im Hinblick auf die neuesten Entwicklungen im Bereich der Stromerzeugung/-versorgung und Datenübermittlung und auch in Bezug auf den Explosionsschutz in der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses zu analysieren.
61. Der Vertreter der UIC erklärt sich bereit, die Ergebnisse des Projekts D-Rail bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" zu präsentieren.

## TOP 7: Information zu Arbeiten in Bezug auf fahrzeugtechnische Vorschriften

### Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion"

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTDD/2014-A] (Sekretariat)

62. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses stellt den vom Sekretariat erstellten zweiten Entwurf des Berichts über ihre 1. Sitzung (Rom, 13. bis 15. Oktober 2014) vor. Er erklärt, dass der Berichtsentwurf bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion", die vom 24. bis 26. Februar 2015 in Bern stattfinden wird, abgestimmt werde.
63. Die Arbeitsgruppe nimmt die Informationen betreffend die Arbeiten zur Entgleisungsdetektion und den Berichtsentwurf zur Kenntnis.

### Verbesserung der Übereinstimmung der fahrzeugtechnischen Vorschriften des RID mit den übrigen Fahrzeugvorschriften

64. Das Sekretariat stellt in einer Präsentation gemeinsame Überlegungen der Europäischen Kommission und des Sekretariats der OTIF zur Verbesserung der Übereinstimmung der fahrzeugtechnischen Vorschriften des RID mit den übrigen Fahrzeugvorschriften vor. Grundlage dieser gemeinsamen Überlegungen sei eine im März 2013 im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführte Analyse der Überlagerungen und Zusammenhänge zwischen der Eisenbahngesetzgebung und der Gefahrgutgesetzgebung der Europäischen Union gewesen.
65. Überschneidungen zwischen dem Gefahrgutrecht und dem allgemeinen Eisenbahnrecht gebe es insbesondere bei den fahrzeugtechnischen Vorschriften in den Abätzen 6.8.2.1.29 und 6.8.3.1.6 und in den Sondervorschriften TE 22 und TE 25 des Abschnitts 6.8.4. Diese würden auch sichtbar bei den aktuellen Diskussionen zu Entgleisungsdetektoren und zu der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM).
66. Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, die Annahme fahrzeugtechnischer Vorschriften im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter zwischen dem Fachausschuss für technische Fragen und dem RID-Fachausschuss zu koordinieren, um die Kompatibilität der gefahrgutspezifischen Fahrzeugvorschriften mit den allgemeinen Fahrzeugvorschriften zu prüfen.
67. **Konflikte** und Überschneidungen zwischen dem RID und den ATMF (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird) sollten zunächst von einer Arbeitsgruppe, die aus Experten des Fachausschusses für technische Fragen und des RID-Fachausschusses zusammengesetzt ist, analysiert werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollte dann eine politische Diskussion erfolgen.
68. In der anschließenden Diskussion weist der Vorsitzende darauf hin, dass die intrinsischen Eigenschaften der gefährlichen Güter im RID entweder durch Anforderungen an die Umschließung, die Technik oder den Betrieb berücksichtigt würden. Er erläutert, dass das ADR fahrzeugtechnische Vorschriften in den Teilen 8 und 9 enthalte, die über die normalen Anforderungen für Kraftfahrzeuge hinausgingen. Beispielsweise seien Anforderungen an die Kippstabilität der Fahrzeuge zunächst für das ADR formuliert worden, bevor sie für den übrigen Straßenverkehr übernommen worden seien. Er erinnert daran, dass es bereits vor einigen Jahren eine gemeinsame Sitzung des Gefahrgut- und des RISC-Ausschusses der Europäischen Kommission gegeben habe, in dem eine solche Koordinierung stattgefunden habe.

69. Die Vertreterin Belgiens erklärt, dass eine Klarstellung des Zulassungsverfahrens sinnvoll sei, technische Vorschriften, die mit dem Gefahrgut zusammenhängen, jedoch im RID verbleiben sollten.
70. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass in der Vergangenheit bei der Ablösung des UIC-Merkblattes 573 durch eine europäische Norm eine technische Bestimmung verloren gegangen sei, die auch nicht in der TSI enthalten gewesen sei. Diese musste dann im Absatz 6.8.2.2.1 der RID-Ausgabe 2015 abgebildet werden.
71. Der Vertreter der Niederlande macht darauf aufmerksam, dass es für die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter erforderlich sein könne, Vorschriften festzulegen, die nicht den Tank betreffen. Da sich bei einem Gefahrgutunfall die für die Gefahrgutvorschriften zuständigen Stellen rechtfertigen müssten, müsse die Verantwortung für diese Vorschriften auch beim RID-Fachausschuss verbleiben.

## **TOP 8:      Verschiedenes**

### Fehlerverzeichnis zu den Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2015

*Informelles Dokument:* INF.4 (Sekretariat)

72. Die Arbeitsgruppe heißt den Entwurf eines vom Sekretariat erstellten Fehlerverzeichnisses zu den Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2015 vom 30. Juni 2014 gut.

### Erläuternde Bemerkungen zum Anhang C des COTIF

*Dokument:*                   OTIF/RID/CE/GTP/2014/22 (Sekretariat)

73. Die vom Sekretariat vorgestellten Änderungen zu den Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C des COTIF werden von der Arbeitsgruppe angenommen (siehe Anlage II).
74. Der Vertreter Schwedens weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sein Land in Kürze das COTIF 1999 ratifizieren werde.

### Entscheidungen der 97. Tagung der WP.15

*Informelle Dokumente:* INF.7 (Sekretariat)  
                                   INF.8 (Sekretariat)  
                                   INF.9 (Sekretariat)  
                                   INF.11 (IDGCA)

75. Die Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.9 wiedergegebenen Entscheidungen der 97. Tagung der WP.15 (Genf, 3. bis 7. November 2014) zur Kenntnis. Die nachfolgenden Themen werden dabei näher erörtert.

### *Flexible Schüttgut-Container*

76. Das Sekretariat informiert die Arbeitsgruppe über die Annahme der Vorschriften für die Beförderung flexibler Schüttgut-Container für die Ausgabe 2017 des ADR.
77. Bei der Behandlung der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.7 für die Aufnahme in die Ausgabe 2017 des RID vorbereiteten Texte stellt sich die Frage, ob in Absatz 7.3.2.10.4 für das Verhältnis Höhe zu Breite der flexiblen Schüttgut-Container der für das RID ursprünglich vorgesehene Wert von 1,2 oder der für das ADR angenommene konservativere Wert von 1,1 vorgeschrieben werden soll.

78. Während einige Delegationen der Ansicht sind, dass der Wert von 1,1 auch für das RID angenommen werden sollte, um Probleme bei multimodalen Beförderungen zu vermeiden, macht der Vertreter der UIC darauf aufmerksam, dass dieser Wert bei Beförderungen ohne einen Wechsel des Verkehrsträger zu unnötigen Einschränkungen führen könnte.
79. Die Arbeitsgruppe nimmt die Vorschriften für die Beförderung flexibler Schüttgut-Container vorläufig mit dem Wert von 1,1 in Absatz 7.3.2.10.4 an (siehe Anlage I). Der Vertreter der UIC sollte für die nächste Sitzung die durch diesen Wert verursachten eventuellen Nachteile für den Eisenbahnverkehr prüfen.

*Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tanks*

80. Die Arbeitsgruppe nimmt die von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung (Bern, 17. bis 21. März 2014) vorgeschlagenen und von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Vorschriften in Bezug auf die Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tanks an (siehe Anlage I).
81. Der Vertreter der UIC regt an, für die Angabe des Datums in Absatz 5.4.1.2.2 d) ein konkretes Format (TT/MM/JJJJ) vorzuschreiben, das auch für die elektronische Verarbeitung der Daten geeignet wäre. Er wird einen Antrag für die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung vorbereiten.

**Verabschiedung von Frau Geneviève Pompidor (Frankreich) in den Ruhestand**

82. Der Vorsitzende dankt Frau Geneviève Pompidor (Frankreich) für ihre langjährige aktive Teilnahme an den Arbeiten des RID-Fachausschusses und ihre hervorragenden und pointierten Beiträge. Im Namen des RID-Fachausschusses wünscht der Vorsitzende Frau Pompidor einen langen, gesunden und glücklichen Ruhestand.

**Dank**

83. Der Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung der Dokumente, welche die Leitung dieser Tagung wesentlich vereinfacht habe. Er dankt den Dolmetschern für die gewohnt gute Qualität der Verdolmetschung.
84. Im Namen aller Delegationen danken die Vertreterinnen Belgiens und Frankreichs dem Vorsitzenden für seine Verhandlungsführung.

**Nächste Tagung**

85. Die 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 23. bis 27. November 2015 in Kroatien stattfinden.

Von der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses  
angenommene Texte

**TEIL 1**

**Kapitel 1.1**

**1.1.4.4.1** "Beförderungseinheiten und Anhänger" ändern in:

"Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]

Fußnote 3) streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/16]

**1.1.4.4.2** In der Überschrift und in den Absätzen a) und b) "Beförderungseinheiten oder Anhänger" ändern in:

"Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]

**1.1.4.4.4** In der Überschrift "Beförderungseinheiten oder Anhänger" ändern in:

"Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]

**Kapitel 1.2**

**1.2.1** Die Begriffsbestimmung von "**CGA**" erhält folgenden Wortlaut:

"**CGA**: Compressed Gas Association (Verband für verdichtete Gase) (CGA, 14501 George Carter Way, Suite 103, Chantilly VA 20151, Vereinigte Staaten von Amerika)."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.9]

In der Begriffsbestimmung von "**Entlader**" in Absatz a) "oder ortsbeweglicher Tank" ändern in:

", *ortsbeweglicher Tank* oder ein *Straßenfahrzeug*".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17]

In der Begriffsbestimmung von "**Huckepackverkehr**" "Beförderungseinheiten oder Anhängern im Sinne des ADR" ändern in:

"*Straßenfahrzeugen* im Sinne des *ADR*".

In der Begriffsbestimmung von "**Huckepackverkehr**" "Beförderungseinheiten im Sinne des ADR" ändern in:

"*Straßenfahrzeugen* im Sinne des ADR".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]

Nach der Begriffsbestimmung von "**Schüttgut-Container**" folgende Begriffsbestimmung einfügen:

"**Flexibler Schüttgut-Container**: Ein flexibler Container mit einem Fassungsraum von höchstens 15 m<sup>3</sup>, einschließlich Auskleidungen, angebrachte Handhabungseinrichtungen und Bedienungsausrüstung."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

In der Begriffsbestimmung von "**Verlader**" in Absatz b) "oder ortsbeweglicher Tank" ändern in:

", *ortsbeweglicher Tank* oder ein *Straßenfahrzeug*".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17]

Folgende neue Begriffsbestimmungen in alphabetischer Reihenfolge einfügen:

"**Flexibler Schüttgut-Container**. siehe *Schüttgut-Container*."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

"**Haltezeit**. Der Zeitraum zwischen der Herstellung des erstmaligen Füllzustandes bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Druck durch Wärmezufuhr auf den niedrigsten Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtung(en) von *Tanks* für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase gestiegen ist.

**Bem.** Für *ortsbewegliche Tanks* siehe Unterabschnitt 6.7.4.1."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

"**Straßenfahrzeug**: Kraftfahrzeug, Sattelkraftfahrzeug, Anhänger oder Sattelanhänger im Sinne des ADR."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]

## Kapitel 1.4

1.4.3.1.1 In Absatz c) nach "Kleincontainer" einfügen:

"oder beim Verladen eines Straßenfahrzeugs auf einen Wagen".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 in der geänderten Fassung]



**Kapitel 1.6**

**1.6.3** Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

**"1.6.3.xx** Kesselwagen für tiefgekühlt verflüssigte Gase die vor dem 1. Juli 2017 gemäß den bis zum 31. Dezember 2016 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2017 geltenden Vorschriften der Absätze 6.8.3.2.10, 6.8.3.2.11 und 6.8.3.5.4 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2017 vorzunehmenden Prüfung weiterverwendet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen für die Einhaltung der Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.5 und des Absatzes 5.4.1.2.2 d) die tatsächlichen Haltezeiten ohne Rückgriff auf die Referenzhaltezeit geschätzt werden."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**1.6.4** eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

**"1.6.4.xx** Tankcontainer für tiefgekühlt verflüssigte Gase die vor dem 1. Juli 2017 gemäß den bis zum 31. Dezember 2016 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2017 geltenden Vorschriften der Absätze 6.8.3.2.10, 6.8.3.2.11 und 6.8.3.5.4 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2017 vorzunehmenden Prüfung weiterverwendet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen für die Einhaltung der Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.5 und des Absatzes 5.4.1.2.2 d) die tatsächlichen Haltezeiten ohne Rückgriff auf die Referenzhaltezeit geschätzt werden."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**TEIL 3****Kapitel 3.2  
Tabelle A**

<b>UN-Nummer</b>	<b>Spalte</b>	<b>Änderung</b>
1003	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1038	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1073	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1334	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1350	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1454	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1474	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1486	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1498	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1499	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1913	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1942	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
1951	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1961	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1963	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1966	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1970	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1972	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
1977	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
2067	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
2187	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
2201	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
2213	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

UN-Num-mer	Spalte	Änderung
2591	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
3077	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
3136	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
3158	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
3311	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
3312	(18)	streichen: "CW30". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]
3377	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]
3378, VG III	(10)	hinzufügen: "BK3". [Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

## TEIL 4

### Kapitel 4.3

#### 4.3.2.1.7 "6.8.3.4.16" ändern in:

"6.8.3.4.18".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

#### 4.3.3 Folgenden neuen Unterabschnitt hinzufügen:

**"4.3.3.5** Für jede Beförderung eines Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss die tatsächliche Haltezeit bestimmt werden, und zwar unter Berücksichtigung:

- a) der Referenzhaltezeit des zu befördernden tiefgekühlt verflüssigten Gases (siehe Absatz 6.8.3.4.10), wie auf dem in Absatz 6.8.3.5.4 genannten Schild angegeben;
- b) der tatsächlichen Fülldichte;
- c) des tatsächlichen Fülldrucks;
- d) des niedrigsten Ansprechdrucks des (der) Druckbegrenzungseinrichtung(en);
- e) der Verschlechterung der Isolierung\*).

**Bem.** Die Norm ISO 21014:2006 «Kryo-Behälter – Leistungsmerkmale der Kryo-Isolierung» beschreibt Methoden für die Bestimmung der Leistungsmerkmale der Isolierung von Kryo-Behältern und liefert eine Methode für die Berechnung der Haltezeit.

Das Datum (oder der Zeitpunkt), an (zu) dem die tatsächliche Haltezeit überschritten sein wird, muss im Beförderungspapier angegeben werden (siehe Absatz 5.4.1.2.2 d)).

Tanks dürfen nicht zur Beförderung aufgegeben werden:

- a) mit einem Füllungsgrad, bei dem die Schwallbewegungen des Inhalts unzulässige hydraulische Kräfte hervorrufen können;
- b) wenn sie undicht sind;
- c) wenn sie in einem Ausmaß beschädigt sind, dass die Unversehrtheit des Tanks oder seiner Hebe- oder Befestigungseinrichtungen beeinträchtigt sein kann;
- d) wenn die Bedienungsausrüstung nicht geprüft und in gutem betriebsfähigem Zustand befunden worden ist;
- e) wenn die tatsächliche Haltezeit des zu befördernden tiefgekühlt verflüssigten Gases nicht bestimmt worden ist;
- f) wenn die Dauer der Beförderung unter Berücksichtigung aller eventuell auftretenden Verzögerungen die tatsächliche Haltezeit übersteigt und
- g) wenn der Druck nicht konstant ist und auf ein Niveau abgesunken ist, so dass die tatsächliche Haltezeit erreicht werden kann\*).

\*) Leitlinien werden im Dokument des European Industrial Gases Association (Europäischer Industriegase-Verband) (EIGA) «Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks» (Methoden zur Vermeidung eines vorzeitigen Ansprechens der Druckentlastungseinrichtungen von Tanks) bereitgestellt, das unter [www.eiga.eu](http://www.eiga.eu) abgerufen werden kann."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

## TEIL 5

### Kapitel 5.4

**5.4.1.1.3** Am Ende des vierten Spiegelstrichs den Punkt ersetzen durch:

"oder" und im Anschluss daran folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"wenn eine Kennzeichnung nach Unterabschnitt 5.3.2.1 vorgeschrieben ist:

- "336, UN 1230 ABFALL METHANOL, 3 (6.1), II" oder
- "336, UN 1230 ABFALL METHANOL, 3 (6.1), VG II".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/CTP/2014/21 in der geänderten Fassung]

**5.4.1.2.2 d)** erhält folgenden Wortlaut:

"d) für Kesselwagen und Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss der Absender das Datum (den Zeitpunkt) im Beförderungspapier eintragen, an (zu) dem die tatsächliche Haltezeit überschritten sein wird."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

## **TEIL 6**

### **Kapitel 6.1**

**6.1.3.1** In Absatz a) (i) erhält der zweite Satz folgenden Wortlaut:

"Dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

### **Kapitel 6.2**

**6.2.2.7.2** In Absatz a) erhält der zweite Satz folgenden Wortlaut:

"Dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**6.2.2.9.2** In Absatz a) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

### **Kapitel 6.3**

**6.3.4.2** In Absatz a) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

## Kapitel 6.5

**6.5.2.1.1** In Absatz a) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

## Kapitel 6.6

**6.6.3.1** In Absatz a) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

## Kapitel 6.7

**6.7.2.20.1** In Absatz c) (i) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**6.7.3.16.1** In Absatz c) (i) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**6.7.4.15.1** In Absatz c) (i) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**6.7.5.13.1** In Absatz c) (i) erhält der zweite Halbsatz folgenden Wortlaut:

"dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7

oder 6.11 entspricht;".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

## Kapitel 6.8

**6.8.3.2.15** Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Für die Typprüfung der Wirksamkeit des Isolierungssystems siehe Absatz 6.8.3.4.11."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.4** Folgende neue Absätze 6.8.3.4.10 und 6.8.3.4.11 einfügen:

### **"Haltezeiten für Tanks zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen**

**6.8.3.4.10** Die Referenzhaltezeit für Tanks zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss auf der Grundlage folgender Faktoren bestimmt werden:

- a) die nach Absatz 6.8.3.4.11 bestimmte Wirksamkeit des Isolierungssystems;
- b) der niedrigste Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtung(en);
- c) die ursprünglichen Füllbedingungen;
- d) eine angenommene Umgebungstemperatur von 30 °C;
- e) die physikalischen Eigenschaften der einzelnen, für die Beförderung vorgesehenen tiefgekühlt verflüssigten Gase.

**6.8.3.4.11** Die Wirksamkeit des Isolierungssystems (Wärmezufuhr in Watt) muss durch eine Typprüfung des Tanks geprüft werden. Diese Prüfung muss umfassen:

- a) entweder eine Konstantdruckprüfung (zum Beispiel bei atmosphärischem Druck), bei der über einen bestimmten Zeitraum der Verlust an tiefgekühlt verflüssigtem Gas gemessen wird,
- b) oder eine Prüfung im geschlossenen System, bei der über einen bestimmten Zeitraum der Druckanstieg im Tankkörper gemessen wird.

Bei der Durchführung der Konstantdruckprüfung müssen Schwankungen des atmosphärischen Drucks berücksichtigt werden. Bei beiden Prüfungen müssen Korrekturen für eventuelle Abweichungen der Umgebungstemperatur vom angenommenen Referenzwert von 30 °C für die Umgebungstemperatur vorgenommen werden.

**Bem.** Die Norm ISO 21014:2006 «Kryo-Behälter – Leistungsmerkmale der Kryo-Isolierung» beschreibt Methoden für die Bestimmung der Leistungsmerkmale der Isolierung von Kryo-Behältern und liefert eine Methode für die Berechnung der Haltezeit."

Die bestehenden Absätze **6.8.3.4.10** bis **6.8.3.4.16** werden zu **6.8.3.4.12** bis **6.8.3.4.18**.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.4.12** (bisheriger Absatz 6.8.3.4.10) "6.8.3.4.14" ändern in:  
"6.8.3.4.16".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.4.16** (bisheriger Absatz 6.8.3.4.14) "6.8.3.4.15" ändern in:  
"6.8.3.4.17".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.4.18** (bisheriger Absatz 6.8.3.4.16) "6.8.3.4.10 bis 6.8.3.4.15" ändern in:  
"6.8.3.4.12 bis 6.8.3.4.17".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.5.4** erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.3.5.4** An Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase:

- der höchstzulässige Betriebsdruck<sup>19)</sup>;
- die Referenzhaltezeit (in Tagen oder Stunden) für jedes Gas<sup>19)</sup>;
- der dazugehörigen ursprünglichen Drücke (in bar oder kPa (Überdruck))<sup>19)</sup>."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.5.10** Im vorletzten Spiegelstrich "6.8.3.4.10 und 6.8.3.4.13" ändern in:  
"6.8.3.4.12 und 6.8.3.4.15".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

**6.8.3.5.11** Im letzten Spiegelstrich in der linken Spalte "6.8.3.4.13" ändern in:  
"6.8.3.4.15".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

## **Kapitel 6.11**

**6.11.2.3** In der Tabelle folgende Zeile hinzufügen:

"

flexibler Schüttgut-Container	BK 3
-------------------------------	------

"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]



- 6.11** Einen neuen Abschnitt 6.11.5 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:
- "6.11.5 Vorschriften für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von flexiblen Schüttgut-Containern des Typs BK 3**
- 6.11.5.1 Vorschriften für die Auslegung und den Bau**
- 6.11.5.1.1** Flexible Schüttgut-Container müssen staubdicht sein.
- 6.11.5.1.2** Flexible Schüttgut-Container müssen vollständig verschlossen sein, um ein Austreten von Füllgut zu verhindern.
- 6.11.5.1.3** Flexible Schüttgut-Container müssen wasserdicht sein.
- 6.11.5.1.4** Teile des flexiblen Schüttgut-Containers, die unmittelbar mit gefährlichen Gütern in Berührung kommen:
- a) dürfen durch diese gefährlichen Gütern nicht angegriffen oder erheblich geschwächt werden;
  - b) dürfen keinen gefährlichen Effekt auslösen, z.B. eine katalytische Reaktion oder eine Reaktion mit den gefährlichen Gütern, und
  - c) dürfen keine Permeation der gefährlichen Gütern zulassen, die unter normalen Beförderungsbedingungen eine Gefahr darstellen könnte.
- 6.11.5.2 Bedienungsausrüstung und Handhabungseinrichtungen**
- 6.11.5.2.1** Füll- und Entleerungseinrichtungen müssen so gebaut sein, dass sie während der Beförderung und Handhabung gegen Beschädigung geschützt sind. Die Füll- und Entleerungseinrichtungen müssen gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden.
- 6.11.5.2.2** Die Schlaufen des flexiblen Schüttgut-Containers müssen, sofern sie angebracht sind, den Drücken und dynamischen Kräften standhalten, die unter normalen Handhabungs- und Beförderungsbedingungen auftreten können.
- 6.11.5.2.3** Die Handhabungseinrichtungen müssen ausreichend widerstandsfähig sein, um einer wiederholten Verwendung standzuhalten.
- 6.11.5.3 Prüfung**
- 6.11.5.3.1** Die Bauart jedes flexiblen Schüttgut-Containers muss den in Abschnitt 6.11.5 vorgesehenen Prüfungen nach den von der zuständigen Behörde, welche die Zuteilung der Kennzeichnung bestätigt, festgelegten Verfahren unterzogen und von dieser Behörde zugelassen werden.
- 6.11.5.3.2** Die Prüfungen müssen auch nach jeder Änderung des Baumusters, die zu einer Veränderung der Auslegung, des Werkstoffs oder der Bauweise eines flexiblen Schüttgut-Containers führt, wiederholt werden.
- 6.11.5.3.3** Die Prüfungen müssen an versandfertigen flexiblen Schüttgut-Containern durchgeführt werden. Die flexiblen Schüttgut-Container müssen bis zur höchsten Masse, für die sie verwendet werden dürfen, befüllt werden, wobei das Füllgut gleichmäßig verteilt werden muss. Die im flexiblen Schüttgut-Container zu befördernden Stoffe dürfen durch andere Stoffe ersetzt werden, sofern dadurch die Prüfergebnisse nicht

verfälscht werden. Wird ein anderer Stoff verwendet, muss dieser die gleichen physikalischen Eigenschaften (Masse, Korngröße usw.) haben wie der zu befördernde Stoff. Es ist zulässig, Zusätze wie Säcke mit Bleischrot zu verwenden, um die erforderliche Gesamtmasse des flexiblen Schüttgut-Containers zu erreichen, sofern diese so eingebracht werden, dass sie die Prüfungsergebnisse nicht beeinträchtigen.

**6.11.5.3.4** Flexible Schüttgut-Container müssen nach einem von der zuständigen Behörde als zufriedenstellend erachteten Qualitätssicherungsprogramm hergestellt und geprüft sein, um sicherzustellen, dass jeder hergestellte flexible Schüttgut-Container den Vorschriften dieses Kapitels entspricht.

**6.11.5.3.5 Fallprüfung**

**6.11.5.3.5.1 Anwendungsbereich**

Für alle Arten von flexiblen Schüttgut-Containern als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.5.2 Vorbereitung für die Prüfung**

Der flexible Schüttgut-Container muss bis zu seiner höchstzulässigen Bruttomasse befüllt werden.

**6.11.5.3.5.3 Prüfverfahren**

Der flexible Schüttgut-Container muss auf eine nicht federnde und horizontale Aufprallplatte fallen gelassen werden. Die Aufprallplatte muss:

- a) fest eingebaut und ausreichend massiv sein, dass sie sich nicht verschieben kann,
- b) eben sein, wobei die Oberfläche frei von lokalen Mängeln sein muss, welche die Prüfergebnisse beeinflussen können,
- c) ausreichend starr sein, dass sie unter den Prüfbedingungen nicht verformbar ist und durch die Prüfungen nicht leicht beschädigt werden kann, und
- d) ausreichend groß sein, um sicherzustellen, dass der zu prüfende flexible Schüttgut-Container vollständig auf die Oberfläche fällt.

Nach dem Fall muss der flexible Schüttgut-Container zur Begutachtung wieder in aufrechte Lage verbracht werden.

**6.11.5.3.5.4 Die Fallhöhe beträgt:**

Verpackungsgruppe III: 0,8 m.

**6.11.5.3.5.5 Kriterien für das Bestehen der Prüfung**

- a) Es darf kein Füllgut austreten. Ein geringfügiges Austreten des Füllgutes beispielsweise aus Verschlüssen oder Nahtstellen beim Aufprall gilt nicht als Versagen des flexiblen Schüttgut-Containers, vorausgesetzt, es tritt kein weiteres Füllgut aus, nachdem der Container wieder in aufrechte Lage verbracht wurde.
- b) Es darf keine Beschädigung vorhanden sein, welche die Sicherheit des flexiblen Schüttgut-Containers für die Beförderung zur Verwertung oder Entsorgung beeinträchtigen kann.

**6.11.5.3.6 Hebeprüfung von oben****6.11.5.3.6.1 Anwendungsbereich**

Für alle Arten von flexiblen Schüttgut-Containern als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.6.2 Vorbereitung für die Prüfung**

Flexible Schüttgut-Container sind mit dem Sechsfachen der höchsten Nettomasse zu befüllen, wobei die Last gleichmäßig zu verteilen ist.

**6.11.5.3.6.3 Prüfverfahren**

Flexible Schüttgut-Container müssen in der Weise hochgehoben werden, für die sie ausgelegt sind, bis sie sich frei über dem Boden befinden, und für eine Dauer von fünf Minuten in dieser Stellung gehalten werden.

**6.11.5.3.6.4 Kriterien für das Bestehen der Prüfung**

Es dürfen keine Beschädigung des flexiblen Schüttgut-Containers oder seiner Hebeeinrichtungen, durch die der flexible Schüttgut-Container für die Beförderung oder Handhabung ungeeignet wird, und kein Verlust von Füllgut auftreten.

**6.11.5.3.7 Kippfallprüfung****6.11.5.3.7.1 Anwendungsbereich**

Für alle Arten flexibler Schüttgut-Container als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.7.2 Vorbereitung für die Prüfung**

Der flexible Schüttgut-Container muss bis zu seiner höchstzulässigen Bruttomasse gefüllt werden.

**6.11.5.3.7.3 Prüfverfahren**

Der flexible Schüttgut-Container muss so gekippt werden, dass er mit einer beliebigen Stelle seines Oberteils auf eine nicht federnde und horizontale Aufprallplatte fällt; zu diesem Zweck muss der Schüttgut-Container an der am weitesten von der Aufprallkante entfernten Seite angehoben werden. Die Aufprallplatte muss:

- a) fest eingebaut und ausreichend massiv sein, dass sie sich nicht verschieben kann,
- b) eben sein, wobei die Oberfläche frei von lokalen Mängeln sein muss, welche die Prüfergebnisse beeinflussen können,
- c) ausreichend starr sein, dass sie unter den Prüfbedingungen nicht verformbar ist und durch die Prüfungen nicht leicht beschädigt werden kann, und
- d) ausreichend groß sein, um sicherzustellen, dass der zu prüfende flexible Schüttgut-Container vollständig auf die Oberfläche fällt.

**6.11.5.3.7.4 Für alle flexiblen Schüttgut-Container ist folgende Kippfallhöhe festgelegt:**

Verpackungsgruppe III: 0,8 m.

**6.11.5.3.7.5** Kriterium für das Bestehen der Prüfung

Es darf kein Füllgut austreten. Ein geringfügiges Austreten aus Verschlüssen oder Nahtstellen beim Aufprall gilt nicht als Versagen des flexiblen Schüttgut-Containers, vorausgesetzt, es kommt nicht zu weiterer Undichtheit.

**6.11.5.3.8** **Aufrichtprüfung**

**6.11.5.3.8.1** Anwendungsbereich

Für alle Arten flexibler Schüttgut-Container, die für das Heben von oben oder von der Seite ausgelegt sind, als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.8.2** Vorbereitung für die Prüfung

Der flexible Schüttgut-Container muss bis mindestens 95 % seines Fassungsraums und bis zu seiner höchstzulässigen Bruttomasse gefüllt werden.

**6.11.5.3.8.3** Prüfverfahren

Der auf der Seite liegende flexible Schüttgut-Container muss an höchstens der Hälfte der Hebeeinrichtungen mit einer Geschwindigkeit von mindestens 0,1 m/s angehoben werden, bis er aufrecht frei über dem Boden hängt.

**6.11.5.3.8.4** Kriterium für das Bestehen der Prüfung

Es darf keine Beschädigung des flexiblen Schüttgut-Containers oder seiner Hebeeinrichtungen auftreten, durch die der flexible Schüttgut-Container für die Beförderung oder Handhabung ungeeignet wird.

**6.11.5.3.9** **Weiterreiprüfung**

**6.11.5.3.9.1** Anwendungsbereich

Für alle Arten flexibler Schüttgut-Container als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.9.2** Vorbereitung für die Prüfung

Der flexible Schüttgut-Container muss bis zu seiner höchstzulässigen Bruttomasse gefüllt werden.

**6.11.5.3.9.3** Prüfverfahren

Bei dem auf dem Boden befindlichen flexiblen Schüttgut-Container müssen auf einer Breitseite in einer Länge von 300 mm alle Lagen des Schüttgut-Containers vollständig durchschnitten werden. Der Schnitt ist in einem Winkel von 45° zur Hauptachse des flexiblen Schüttgut-Containers in halber Höhe zwischen dem Boden und dem oberen Füllgutspiegel vorzunehmen. Der flexible Schüttgut-Container ist dann einer gleichmäßig verteilten überlagerten Last auszusetzen, die dem Zweifachen der höchstzulässigen Bruttomasse entspricht. Die Last muss mindestens fünfzehn Minuten wirken. Ein flexibler Schüttgut-Container, der für das Heben von oben oder von der Seite ausgelegt ist, muss nach Entfernen der überlagerten Last hochgehoben werden, bis er sich frei über dem Boden befindet, und fünfzehn Minuten in dieser Stellung gehalten werden.

**6.11.5.3.9.4** Kriterium für das Bestehen der Prüfung

Der Schnitt darf sich nicht um mehr als 25 % seiner ursprünglichen Länge vergrößern.

**6.11.5.3.10 Stapeldruckprüfung****6.11.5.3.10.1** Anwendungsbereich

Für alle Arten von flexiblen Schüttgut-Containern als Bauartprüfung.

**6.11.5.3.10.2** Vorbereitung für die Prüfung

Der flexible Schüttgut-Container ist bis zu seiner höchstzulässigen Bruttomasse zu befüllen.

**6.11.5.3.10.3** Prüfverfahren

Der flexible Schüttgut-Container muss für eine Dauer von 24 Stunden einer auf die Oberseite des flexiblen Schüttgut-Containers aufgebrachten Last ausgesetzt werden, die dem Vierfachen der Auslegungstragfähigkeit entspricht.

**6.11.5.3.10.4** Kriterium für das Bestehen der Prüfung

Es darf kein Verlust von Füllgut während der Prüfung oder nach dem Entfernen der Last auftreten.

**6.11.5.4 Prüfbericht**


**6.11.5.4.1** Es ist ein Prüfbericht zu erstellen, der mindestens folgende Angaben enthält und der den Benutzern des flexiblen Schüttgut-Containers zur Verfügung gestellt werden muss:

1. Name und Anschrift der Prüfeinrichtung;
2. Name und Anschrift des Antragstellers (soweit erforderlich);
3. eine nur einmal vergebene Prüfbericht-Kennnummer;
4. Datum des Prüfberichts;
5. Hersteller des flexiblen Schüttgut-Containers;
6. Beschreibung der Bauart des flexiblen Schüttgut-Containers (z.B. Abmessungen, Werkstoffe, Verschlüsse, Wanddicke usw.) und/oder Foto(s);
7. maximaler Fassungsraum/höchstzulässige Bruttomasse;
8. charakteristische Merkmale des Prüfinhalts, z.B. Teilchengröße bei festen Stoffen;
9. Beschreibung und Ergebnis der Prüfungen;
10. der Prüfbericht muss mit Namen und Funktionsbezeichnung des Unterzeichners unterschrieben sein.

**6.11.5.4.2** Der Prüfbericht muss Erklärungen enthalten, dass der versandfertige flexible Schüttgut-Container in Übereinstimmung mit den entsprechenden Vorschriften dieses Kapitels geprüft worden ist und dass dieser Prüfbericht bei Anwendung anderer Umschließungsmethoden oder bei Verwendung anderer Umschließungsbestandteile ungültig werden kann. Eine Ausfertigung des Prüfberichts ist der zuständigen Behörde zur Verfügung zu stellen.

**6.11.5.5 Kennzeichnung**


**6.11.5.5.1** Jeder flexible Schüttgut-Container, der für die Verwendung gemäß den Vorschriften des RID hergestellt und bestimmt ist, muss mit einer dauerhaften, lesbaren und an einer gut sichtbaren Stelle angebrachten Kennzeichnung versehen sein. Die Kennzeichnung mit Buchstaben, Ziffern und Symbolen mit einer Zeichenhöhe von mindestens 24 mm muss folgende Angaben umfassen:

- a) das Symbol der Vereinten Nationen für Verpackungen ; dieses Symbol darf nur zum Zweck der Bestätigung verwendet werden, dass eine Verpackung, ein flexibler Schüttgut-Container, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC den entsprechenden Vorschriften des Kapitels 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 oder 6.11 entspricht;
- b) der Code BK 3;
- c) einen Großbuchstaben, der die Verpackungsgruppe(n) angibt, für die die Bauart zugelassen worden ist:  
  
Z nur für die Verpackungsgruppe III;
- d) Monat und Jahr (die letzten zwei Ziffern) der Herstellung;
- e) das Zeichen des Staates, in dem die Zuordnung der Kennzeichnung zugelassen wurde, durch Angabe des Unterscheidungszeichens für Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr<sup>2)</sup>;
- f) Name oder Zeichen des Herstellers und jede andere von der zuständigen Behörde festgelegte Identifizierung des flexiblen Schüttgut-Containers;
- g) Prüflast der Stapeldruckprüfung in kg;
- h) höchstzulässige Bruttomasse in kg.

Die Kennzeichnung muss in der Reihenfolge der Absätze a) bis h) angebracht werden; jedes in diesen Absätzen vorgeschriebene Kennzeichnungselement muss zur leichteren Identifizierung deutlich getrennt werden, z.B. durch einen Schrägstrich oder eine Leerstelle.

<sup>2)</sup> Das im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (1968) vorgesehene Unterscheidungszeichen für Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr.

**6.11.5.5.2** Beispiel für die Kennzeichnung

 BK3/Z/11 09  
RUS/NTT/MK-14-10  
56000/14000."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**TEIL 7****Kapitel 7.3**

**7.3.2.1** Der zweite Satz (bisheriger erster Satz) erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"Die Codes BK 1, BK 2 und BK 3 ...".

Am Ende hinzufügen:

"BK 3: Die Beförderung in flexiblen Schüttgut-Containern ist zugelassen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**7.3.2** Folgenden neuen Unterabschnitt hinzufügen:

**"7.3.2.10 Verwendung von flexiblen Schüttgut-Containern**

**7.3.2.10.1** Bevor ein flexibler Schüttgut-Container befüllt wird, ist eine Sichtprüfung vorzunehmen, um sicherzustellen, dass er in bautechnischer Hinsicht geeignet ist, seine Gewebeschaufen, seine lasttragenden Gurtbänder, sein Gewebe und die Teile der Verschlusseinrichtung, einschließlich Metall- und Textilteile keine Ausbuchtungen oder Schäden aufweisen und dass die Innenauskleidungen keine Schlitze, Risse oder andere Beschädigungen aufweisen.

**7.3.2.10.2** Die zugelassene Verwendungsdauer von flexiblen Schüttgut-Containern für die Beförderung gefährlicher Güter beträgt zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Herstellung.

**7.3.2.10.3** Wenn sich innerhalb des flexiblen Schüttgut-Containers eine gefährliche Anreicherung von Gasen entwickeln kann, muss eine Lüftungseinrichtung angebracht sein. Das Ventil muss so ausgelegt sein, dass unter normalen Beförderungsbedingungen das Eindringen fremder Stoffe oder von Wasser verhindert wird.

**7.3.2.10.4** Flexible Schüttgut-Container müssen so befüllt werden, dass beim Verladen das Verhältnis Höhe zu Breite 1,1 nicht überschreitet. Die höchstzulässige Bruttomasse der flexiblen Schüttgut-Container darf 14 Tonnen nicht überschreiten."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7 in der geänderten Fassung]

**Kapitel 7.5**

**7.5.3** erhält folgenden Wortlaut:

**"7.5.3 Schutzabstand**

Jeder Wagen, Großcontainer, ortsbewegliche Tank oder jedes Straßenfahrzeug, der/das Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 enthält und mit Großzetteln (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist, muss in demselben Zugverband von Wagen, Großcontainern, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern, MEGC [oder Straßenfahrzeugen] mit Großzetteln (Placards) nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.

Die Bedingung dieses Schutzabstandes ist erfüllt, wenn der Zwischenraum zwischen dem Pufferteller eines Wagens oder der Wand eines Großcontainers, ortsbeweglichen Tanks oder Straßenfahrzeugs und dem Pufferteller eines anderen

Wagens oder der Wand eines anderen Großcontainers, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainers, MEGC oder Straßenfahrzeugs

- a) mindestens 18 Meter beträgt oder
- b) durch zwei zweiachsige oder einen vier- oder mehrachsigen Wagen ausgefüllt ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2014/20 in der geänderten Fassung]

**7.5.7** Folgende neue Unterabschnitte einfügen:

**"7.5.7.4** (bleibt offen)

**7.5.7.5** (bleibt offen)

**7.5.7.6 Verladung von flexiblen Schüttgut-Containern**

**7.5.7.6.1** Flexible Schüttgut-Container müssen in Wagen oder Containern mit starren Stirn- und Seitenwänden befördert werden, deren Höhe mindestens zwei Drittel der Höhe des flexiblen Schüttgut-Containers abdeckt.

**Bem.** Bei der Verladung flexibler Schüttgut-Container in einen Wagen oder Container müssen den in Unterabschnitt 7.5.7.1 angegebenen Hinweisen für das Verstauen gefährlicher Güter und den IMO/ILO/UNECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (CTUs) (IMO/ILO/UNECE-Richtlinien für das Packen von Ladung in Beförderungseinheiten) besondere Beachtung geschenkt werden.

**7.5.7.6.2** Flexible Schüttgut-Container müssen durch Mittel gesichert werden, die geeignet sind, sie im Wagen oder Container so zurückzuhalten, dass Bewegungen während der Beförderung, die zu einer Veränderung der Ausrichtung oder zu einer Beschädigung des flexiblen Schüttgut-Containers führen, verhindert werden. Bewegungen der flexiblen Schüttgut-Container dürfen auch durch das Ausfüllen der Leerräume mit Hilfe von Stauhölzern oder durch Blockieren und Verspannen verhindert werden. Sofern Rückhalteeinrichtungen, wie Bänder oder Gurtbänder, verwendet werden, dürfen diese nicht so überspannt werden, dass es zu einer Beschädigung oder Deformierung der flexiblen Schüttgut-Container kommt.

**7.5.7.6.3** Flexible Schüttgut-Container dürfen nicht gestapelt werden."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.7]

**7.5.11**

**CW 30** erhält folgenden Wortlaut:

**"CW 30** (gestrichen)".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]



**Von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Fassung der Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C des COTIF****Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)****Erläuternde Bemerkungen<sup>1</sup>****Allgemeines**

1. Die erste internationale Regelung der Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände war in § 1 der Ausführungsbestimmungen und deren Anlage 1 zum Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 enthalten. Die Vorschriften dieser Anlage waren rein frachtvertragliche Bedingungen, die den Absendern der betreffenden gefährlichen Stoffe und Gegenstände auferlegt waren. Ziel war die Wahrung der Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Eisenbahnbetrieb. Die Rechtsfolge bestand in der Möglichkeit der Eisenbahn, bei Nichteinhaltung der Bedingungen die Beförderung – trotz grundsätzlich bestehender Beförderungspflicht – abzulehnen. Nach der damaligen Rechtslage war es der Eisenbahn aber nicht verboten, solche Güter zu befördern. Sie konnte vielmehr bei Abschluss eines Beförderungsvertrages dem Absender gegenüber zivilrechtlich die Einhaltung seiner Verpflichtungen verlangen, die sich aus diesen besonderen Beförderungsbedingungen ergeben, und bei allfälligen Schäden Ersatz vom Absender fordern.
2. Im Verlauf der Weiterentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat sich – mehr oder weniger unmerklich – der Akzent verschoben: Aus einer Regelung privatrechtlichen Inhalts wurden Schutzvorschriften, die heute eher als öffentlich-rechtliche Vorschriften qualifiziert werden.
3. Ein wesentliches Problem der Systematik des RID bis zur ersten umstrukturierten Fassung 2001 bestand darin, dass dieses gemäß seiner Randnummer 1 Absatz 1 die Vollzugsordnung zu Artikel 4 Buchst. d) und Artikel 5 § 1 Buchst. a) CIM 1980 war. Der Anwendungsbereich des RID war damit grundsätzlich vom Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) abhängig. Daraus ergaben sich drei bedeutsame formelle Einschränkungen:
  - Das RID ist nur auf internationale Beförderungen anzuwenden.
  - Es ist nur auf Beförderungen auf eingetragenen CIM-Linien anzuwenden.
  - Die Beförderung muss auf Grund eines CIM-Frachtvertrages mit einem CIM-Frachtbrief erfolgen.

Sicherheitsbestimmungen, die dem Schutz von Menschen, Umwelt und Gütern dienen, müssen aber von solchen formalen Einschränkungen unabhängig anwendbar sein. Mittlerweile gilt das RID auf Grund der Richtlinie 2008/68/EG<sup>2</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie) für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) auch für innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn und für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar unabhängig von einem CIM-Beförderungsvertrag

---

<sup>1</sup> Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche des RID. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

<sup>2</sup> Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 260 vom 30. September 2008, Seite 13.

und unabhängig vom verwendeten Beförderungsdokument.

4. Konkrete Schwierigkeiten aus der vor dem COTIF 1999 geltenden rechtlichen Konstruktion des RID sind im Zusammenhang mit der Beförderung bahneigener ungereinigter leerer Kesselwagen, leerer Tankcontainer sowie leerer Wagen und leerer Kleincontainer, in denen gefährliche Güter befördert worden sind, aufgetreten. Diese Beförderungen erfolgen durch die Eisenbahn ohne Abschluss eines CIM-Frachtvertrages und unterlagen somit nicht dem RID. Übergangsweise wurde dieses Problem durch eine einheitliche Zusatzbestimmung der Eisenbahnen (DCU Nr. 2 der Eisenbahnen zu Art. 28 CIM 1980) gelöst, die dem Empfänger des vorangegangenen „Volltransports“ bestimmte Verpflichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit bei anschließendem „Leertransport“ auferlegt.
5. Der CIM-Frachtvertrag beginnt mit der Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief zur Beförderung und endet mit der Ablieferung des Gutes. Die Be- und Entladetätigkeiten liegen häufig außerhalb dieses Zeitraumes, insbesondere bei der Beförderung ganzer Wagenladungen. Die typischen Gefahren im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter sind also nicht auf den Zeitraum der Dauer des Frachtvertrages beschränkt. Auch richten sich die Verpflichtungen, die sich aus dem RID ergeben, nicht nur an die Parteien des Frachtvertrages (Absender, Empfänger und Frachtführer). Ein konkretes Beispiel bilden die Regelungen betreffend Gasrückführungen (sog. Gaspendelanschlüsse), die Verpflichtungen für den Befüller und den Entlader schaffen, selbst wenn diese nicht direkt als Absender oder Empfänger am Frachtvertrag beteiligt sind.
6. In rechtstechnischer Hinsicht war das bis zum 31. Dezember 2000 geltende RID unbefriedigend: In der Regel waren die Adressaten der verschiedenen Pflichten nicht klar bezeichnet. Im Interesse der Sicherheit war es aber wünschenswert, im RID selbst größere Klarheit hinsichtlich der Personen zu schaffen, die eine Verpflichtung nach dem RID trifft.
7. Auf der Grundlage einer ausführlichen Darstellung der Bereiche, in denen die derzeitige Konzeption und Systematik des RID Schwierigkeiten bereiten, führte das Zentralamt im Jahr 1992 bei den Mitgliedstaaten eine Umfrage über ihre Haltung zu einer allfälligen Umgestaltung des RID durch. Von den insgesamt 20 Staaten, die geantwortet hatten, sprachen sich 17 für die vom Zentralamt vorgeschlagene Umgestaltung des RID aus. Auf Grund dieses Ergebnisses setzte der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (RID-Fachausschuss) bei seiner 29. Tagung (22. bis 26. März 1993) eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz Österreichs ein. Diese Arbeitsgruppe konnte die zweite Lesung des vom Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Zentralamt ausgearbeiteten Grundlagenpapiers vom 10. September 1993 bei ihrer 6. Tagung (28. bis 31. Oktober 1996) abschließen. Das Ergebnis dieser Arbeiten samt erläuternden Bemerkungen wurde der 4. Generalversammlung (Athen, 8. bis 11. September 1997) als Informationsdokument AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997 vorgelegt und von dieser zur Kenntnis genommen (Schlussdokument, Ziff. 7.2).
8. Das Grundkonzept sah die Schaffung eines eigenen selbständigen Anhangs C zum COTIF (= RID) vor, wobei dieser Anhang C aus einem „juristischen“ Teil einerseits und einer „technischen“ Anlage andererseits bestehen sollte. Die technische Anlage sollte entsprechend den Ergebnissen der Arbeiten zur anwenderorientierten Umstrukturierung des RID/ADR gestaltet werden.
9. Ziel der Umstrukturierung der technischen Anlagen des RID und auch des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) war eine Vereinheitlichung des Aufbaus aller Vorschriften sowohl der verkehrsträgerübergreifenden als auch der verkehrsträgerspezifischen in einer Form, die den Benutzern das Verständnis und die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erleichtern.

10. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass es notwendig wäre, nicht nur hinsichtlich der technischen Anlagen, sondern auch hinsichtlich des juristischen Teils, insbesondere hinsichtlich der Bezeichnung der Pflichten der Beteiligten, im RID und im ADR einheitliche Bestimmungen vorzusehen. Da eine Übernahme des Inhaltes des von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten neuen Anhangs C zum COTIF in das ADR selbst zu einer ratifizierungsbedürftigen Änderung des ADR geführt hätte, unterbreitete der Vorsitzende der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im Januar 1997 entsprechende Anträge Österreichs. Sie bestanden darin, einen wesentlichen Teil der neustrukturierten juristischen Bestimmungen des vorgesehenen Anhangs C, insbesondere die Definitionen und die Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten der Beteiligten, in den nicht ratifizierungsbedürftigen allgemeinen Teil der technischen Anlagen sowohl des ADR als auch des RID zu übernehmen. Die Gemeinsame RID/ADR-Tagung (17. bis 21. März 1997) stimmte dieser Vorgangsweise grundsätzlich zu. Der Antrag Österreichs wurde an den rechtlichen Rahmen des ADR und des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie an die Struktur der Anlagen des ADR angepasst, was eine neue Redaktion der von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten RID-Texte zur Folge hatte. Diese Vorgangsweise wurde auch seitens der Europäischen Kommission unterstützt, da auf diesem Weg die neuen rechtlichen Bestimmungen und die umstrukturierten technischen Bestimmungen unverändert in die Anhänge zur RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie übernommen werden konnten.
11. Das Problem der Änderung der für das RID und das ADR gemeinsamen Bestimmungen des allgemeinen Teils der technischen Anlagen im vereinfachten Verfahren, das heißt für das RID wie bisher durch Beschlüsse des RID-Fachausschusses und für die technischen Anlagen des ADR gemäß dessen Artikel 14, stellt sich grundsätzlich für beide Regelwerke in gleicher Weise: Sofern für die Mitgliedstaaten eine Änderung dieser Bestimmungen im vereinfachten Verfahren im ADR annehmbar ist, sollte dies auch hinsichtlich der parallelen Bestimmungen des RID möglich sein.
12. Die vom ursprünglichen Entwurf der Arbeitsgruppe für einen neuen Anhang C (Dok. AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997) übrig gebliebenen juristischen Bestimmungen allgemeinen Charakters wurden vom Revisionsausschuss bei seiner 17. Tagung (4. Mai 1998) geprüft und, da das Quorum nicht erreicht war (18 der 39 Mitgliedstaaten der OTIF waren vertreten), zunächst indikativ angenommen. Diese Bestimmungen stellen inhaltlich das absolute Minimum dar, um der „technischen“ Anlage zum Anhang C eine rechtliche Grundlage zu geben.
13. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 19. Tagung im Rahmen der Beratungen zum COTIF-Grundübereinkommen, dass der RID-Fachausschuss nicht nur zur Entscheidung über die „technische“ Anlage zum Anhang C, sondern auch zur Entscheidung über Anträge zur Änderung des Anhangs C selbst zuständig sein soll (Niederschrift, S. 77). Dies ist nicht ohne Bedeutung im Hinblick auf Artikel 2 (Freistellungen) (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 2). Der vom Revisionsausschuss angenommene Text sieht allerdings vor, dass ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen kann, dass Änderungsanträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden (Art. 33 § 5 COTIF). Siehe auch Bemerkung unter Ziffer 19.
14. Bei seiner 20. Tagung (1. September 1998) konnte der Revisionsausschuss die Beratungen zum neuen Anhang C (RID – ohne „technische“ Anlage) in zweiter Lesung mit dem erforderlichen Quorum abschließen.
15. Trotz der grundsätzlichen Zustimmung der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im März 1997, die Begriffsbestimmungen und die Pflichten der einzelnen an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in den sogenannten technischen Anlagen des RID und des ADR festzulegen (s. Ziff. 10), wurden die von der Arbeitsgruppe diesbezüglich ausgearbeiteten Texte immer wieder in Frage gestellt (s. die Berichte über folgende Tagungen: Gemeinsame RID/ADR-Tagung, September 1997, Zeitschrift 1997 S. 336; 9. Tagung der Arbeitsgruppe, Oktober 1997, Zeitschrift 1997, S. 338; 10. Tagung der Arbeitsgruppe, Januar 1998, Zeitschrift 1998, S. 41; Gemeinsame RID/ADR-Tagung, März 1998, Zeitschrift 1998, S. 80; 11. Tagung der

Arbeitsgruppe, 19. Mai 1998, Zeitschrift 1998, S. 148). Schließlich wurden die entsprechenden Texte – vorbehaltlich einiger weniger offener Punkte – im Teil 1 der Anlagen zum RID und zum ADR bei der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im September 1998 angenommen. Die offenen Punkte, insbesondere die endgültige Festlegung der Pflichten einzelner Beteiligter waren noch Gegenstand von Beratungen in verschiedenen weiteren Arbeitsgruppen. Alle Texte mussten noch vom RID-Fachausschuss – und für das ADR vom zuständigen Gremium der UNECE – formell beschlossen werden.

16. Die anwenderorientierte Umstrukturierung der technischen Anlage verursachte einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Soweit die „technische“ Anlage Bestimmungen enthält, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des RID-Fachausschusses fällt, hatten diese Arbeiten keinen Einfluss auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung. Da die gesamten Arbeiten an der Umstrukturierung der Anlage zum Anhang C erst nach der 5. Generalversammlung endgültig abgeschlossen waren, aber auch wegen des Umfangs der Texte dieser Anlage wurde dieselbe rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980.
17. Es wurde angestrebt, die Arbeiten an der anwenderorientierten Umstrukturierung der „technischen“ Anlage zum Anhang C – nach insgesamt 15 einwöchigen Tagungen der zur Umstrukturierung eingesetzten Arbeitsgruppe – bis Ende 1999 abzuschließen, um den vorgesehenen Inkrafttretenstermin 1. Januar 2001 einhalten zu können. Dieser Termin war auch für die Änderungen des ADR von der UNECE und für die des IMDG-Code auch von der IMO vorgesehen.
18. Die 5. Generalversammlung (26. Mai bis 3. Juni 1999) nahm die vom Revisionsausschuss beschlossenen Texte ohne Änderung einstimmig an (Niederschrift S. 182/183).
19. In Zusammenhang mit der von der 5. Generalversammlung bestätigten „Vollkompetenz“ des RID-Fachausschusses für Änderungen des gesamten Anhangs C ist die Anregung Belgiens, des CIT und der UIC zu Händen der 5. Generalversammlung von Interesse, wonach „Haftungsfragen des künftigen RID in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und nicht des RID-Fachausschusses gehören“. Das Zentralamt hatte stets die Auffassung vertreten, dass Rechtsfragen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses gehören sollten, die Mehrheit der Mitgliedstaaten jedoch nicht überzeugen können (im Einzelnen s. Dokument AG 5/3.16 vom 1. Mai 1999).
20. Der RID-Fachausschuss hat bei seiner 47. Tagung (Sofia, 16. bis 20. November 2009) und 48. Tagung (Bern, 19. und 20. Mai 2010) Änderungen zu den Artikeln 1, 3 und 5 des Anhangs C beschlossen, deren Notwendigkeit sich einerseits aus dem mit Wirkung vom 1. Februar 2010 erfolgten Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF und andererseits aus Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck sowie in und auf Fahrzeugen ergab; (siehe die in den Erläuternden Bemerkungen zu den betreffenden Artikeln vorgenommenen Ergänzungen).

## **Im Einzelnen**

### **Artikel 1**

#### **Anwendungsbereich**

1. Das Element „internationale“ wurde nicht definiert. Erforderlich ist jedenfalls, dass die Beförderung über das Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten führen soll. Im Übrigen ist die Anwendbarkeit des RID nicht davon abhängig, ob die Beförderung den ER CIM unterliegt (s. Ziff. 3-5 der allgemeinen Bemerkungen).

2. Zusätzlich zum eigentlichen Beförderungsvorgang schließt der Anwendungsbereich auch alle mit der Beförderung verbundenen und daher in der Anlage geregelten Tätigkeiten ein, insbesondere das Ein- und Ausladen der gefährlichen Güter. Der Begriff der „Beförderung“ wird im Teil 1 der Anlage, Allgemeine Vorschriften, materiell und unabhängig vom Beförderungsvertrag definiert, und zwar als Ortsveränderung der gefährlichen Güter einschließlich der transportbedingten Aufenthalte und einschließlich des verkehrsbedingten Verweilens der gefährlichen Güter in den Wagen, Tanks und Containern vor, während und nach der Ortsveränderung. Der Begriff der „Beförderung“ schließt auch das zeitweilige Abstellen gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) ein.
3. § 1 Buchst. b) regelt vor allem das Problem der ergänzenden Beförderungen auf Seestrecken. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Beförderung von Kesselwagen auf Fährschiffen in der Ostsee. In jedem Falle gelten bei ergänzenden Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern, auch wenn ein einziger Beförderungsvertrag vorliegt, das ADR und das ADN für den Beförderungsvorgang mit dem jeweiligen Verkehrsträger.
4. Der IMDG-Code enthält derzeit keine Sonderbestimmungen für die vorgenannten Beförderungen von Kesselwagen. Das sogenannte „Memorandum of Understanding“ enthält Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Ostsee.
5. Sofern der IMDG-Code in Hinkunft nicht besondere Regelungen für die genannten Seebeförderungen von Eisenbahnwagen schafft – was kaum zu erwarten ist –, bedarf es einer rechtlichen Regelung, für die sich die Anlage zum Anhang C anbietet. Seit 1. Januar 2004 ist der IMDG-Code ein verbindlicher Bestandteil des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und somit zwingendes Völkerrecht. Sonderbestimmungen des RID dürfen daher nicht mit diesen seerechtlichen Bestimmungen im Widerspruch stehen, könnten sie aber ergänzen. Der vom Revisionsausschuss angenommene Text enthält daher – gerade im Hinblick auf das künftige Seerecht – einen Vorbehalt betreffend die für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 2/3).
6. Mit der den Mitgliedstaaten durch Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 eingeräumten Möglichkeit der Abgabe von Erklärungen, bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, ergab sich die Notwendigkeit, in den Bestimmungen bestimmter Anhänge Mitgliedstaaten, die diesen Anhang anwenden, von Mitgliedstaaten, die eine Erklärung der Nichtanwendung dieses Anhangs abgegeben haben, zu unterscheiden. In den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) wurde zu diesem Zweck ein spezieller Begriff „Vertragsstaat“ eingeführt, der einen Mitgliedstaat bedeutet, der keine Erklärung der Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben hat. Da die Russische Föderation mit Wirkung vom 1. Februar 2010 der OTIF unter Abgabe einer Erklärung der Nichtanwendung des Anhangs C (RID) beigetreten ist und somit auch das RID nicht für alle Mitgliedstaaten der OTIF anwendbar ist, ergab sich nunmehr für das RID ebenfalls die Notwendigkeit der Unterscheidung. Analog zu APTU und ATMF wurde somit ein Begriff „RID-Vertragsstaat“ definiert (siehe Erläuterungen zu Artikel 1bis) und in Buchstabe a „Mitgliedstaaten“ durch „RID-Vertragsstaaten“ ersetzt.
7. Als RID-Vertragsstaat gelten dabei nur diejenigen Staaten, die das Protokoll 1999 ratifiziert haben und denen bei Änderungen des Anhangs C einschließlich der Anlage zum Anhang C alle Rechte zustehen. Allerdings sind die Mitgliedstaaten des COTIF 1980 bezüglich ihrer Rechte und Pflichten gemäß der Anlage zum Anhang C den RID-Vertragsstaaten bis zu dem Zeitpunkt gleichgestellt, in dem sie das COTIF 1999 ratifizieren und damit selbst zu RID-Vertragsstaaten werden (siehe Unterabschnitt 1.1.2.4 der ab 1. Januar 2015 geltenden Fassung des RID).<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Im Schlussdokument der 7. Generalversammlung der OTIF (Bern, 23. und 24. November 2005) sind in der Anlage 2 die Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben, aufgeführt ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/AG\\_7\\_PV\\_24.11.2005\\_ad02\\_d.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/AG_7_PV_24.11.2005_ad02_d.pdf)).

8. § 2 enthält, in Anlehnung an ähnliche Formulierungen im ADR und ADN sowie in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU, das Verbot, gefährliche Güter, deren Beförderung durch das RID ausgeschlossen ist, international mit der Eisenbahn zu befördern. Diese Feststellung dient der Rechtsklarheit.

### **Artikel 1bis** **Begriffsbestimmungen**

Dieser Artikel enthält die neue Begriffsbestimmung „RID-Vertragsstaat“. Zur Begründung siehe Punkt 6 der Bemerkungen zu Artikel 1.

### **Artikel 2** **Freistellungen**

1. Diese Bestimmung stellt ebenso wie die analoge Bestimmung im ADN klar, dass die technische Anlage Freistellungsfälle festlegen kann. Solche Vorschriften finden sich im Abschnitt 1.1.3 des RID. Gemäß diesem Abschnitt sind unter anderem folgende Beförderungen von der Anwendung des RID ausgenommen:
  - a) Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern diese Güter einzelhandelsgerecht abgepackt sind und für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit und Sport bestimmt sind;
  - b) Beförderungen von im RID nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten;
  - c) Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden, wie Lieferungen für Baustellen im Hoch- und Tiefbau oder für Messungen, Reparatur- und Wartungsarbeiten, in beschränkten Mengen;
  - d) Beförderungen, die von den für Notfallmaßnahmen zuständigen Behörden (z.B. Polizei und Feuerwehr) oder unter deren Überwachung durchgeführt werden;
  - e) Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt, vorausgesetzt, es werden alle Maßnahmen zur völlig sicheren Durchführung dieser Beförderungen getroffen.
2. Der Revisionsausschuss verzichtete im Text des Anhangs C selbst auf eine limitative Aufzählung der Typen von Beförderungen, die freigestellt werden können, und legte statt dessen Wert darauf, den Grundsatz festzuschreiben, dass Freistellungen nur zulässig sind, wenn die Sicherheit der Beförderung gewährleistet ist (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 3-5).

### **Artikel 3** **Einschränkungen**

1. Ähnlich wie Artikel 4 Abs. 1 ADR und Artikel 6 ADN sowie die analogen Bestimmungen in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU bestimmt auch das RID, dass das Recht jedes RID-Vertragsstaates gewahrt bleibt, internationale Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zu regeln oder zu verbieten, wenn dies aus anderen Gründen als denen der Beförderungssicherheit, soweit sie nicht schon durch die Bestimmungen der Anlage gewährleistet werden soll, geschieht.
2. Zur Begründung, weshalb „Mitgliedstaat“ in „RID-Vertragsstaat“ geändert wurde, siehe Punkt 6 der Bemerkungen zu Artikel 1.

## Artikel 4 Andere Vorschriften

Wegen des Wegfalls der rechtlichen Verknüpfung von RID und ER CIM hielten es die Arbeitsgruppe und der Revisionsausschuss für notwendig, ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass außer dem RID jeweils auch die allgemein geltenden Vorschriften über Eisenbahnbeförderungen anzuwenden sind. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 ADR und Artikel 9 ADN.

## Artikel 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen

1. Da nach den Beschlüssen des Revisionsausschusses und der 5. Generalversammlung betreffend die ER CIM die bisherige Anlage IV (RIEx) zu den ER CIM 1980 entfallen ist, war es notwendig, diese Beförderungsart, für die es im RID besondere Vorschriften gibt und geben wird, im „juristischen“ Teil des RID zu erwähnen. Es handelt sich um Beförderungen, bei denen ausnahmsweise gefährliche Güter in kleineren Mengen in Personenzügen statt in Güterzügen befördert werden dürfen.
2. Das in Artikel 18 CIV 1980 enthaltene Verbot der Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen als Reisegepäck stand in engem Zusammenhang mit der Beförderungspflicht gemäß Artikel 4 CIV 1980. Das Beförderungsverbot hinsichtlich gefährlicher Güter war in der CIV 1980 wesentlich allgemeiner gefasst als die Bestimmungen des RID.
3. Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) gemäß Artikel 12 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung stellt eine praktisch notwendige Ausnahme vom Gebot dar, gefährliche Güter nur in Güterzügen zu befördern.
4. Artikel 12 § 4 in Verbindung mit Artikel 14 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung verpflichtet den Reisenden, die entsprechenden Bestimmungen des RID einzuhalten. Er haftet dem Beförderer für jeden Schaden, der sich aus der Nichtbeachtung dieser Verpflichtung ergibt (s. Bemerkungen zu Art. 12 und 53 CIV, Dok. AG 5/3.4 vom 15. Februar 1999). Das Problem, wie diese Gefahrgutvorschriften den Reisenden am besten bekannt gemacht werden können, z.B. in Form von Anschlägen in den Bahnhöfen oder Merkblättern, ist von der Frage der Rechtsgrundlage selbst zu unterscheiden. Einer entsprechenden leicht verständlichen und allgemein zugänglichen Darstellung wird dabei besondere Bedeutung zukommen.
5. Artikel 5 enthält den allgemeinen Grundsatz, dass solche Beförderungen nur unter den besonderen Bedingungen des RID zulässig sind. Die Einzelheiten hinsichtlich der Menge, der Verpackungen, der Aufschriften usw. sowie Sondervorschriften für gefährliche Güter, die beispielsweise im Zusammenhang mit einer medizinischen Behandlung verwendet werden (z.B. Gasflaschen), sind in der Anlage zum RID zu regeln.
6. Die Änderung in der Überschrift des Artikels von „in Kraftfahrzeugen“ auf „in oder auf Fahrzeugen“ erfolgte in Anpassung an die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchst. d CIV und an Artikel 12 § 4 CIV.
7. Die Änderungen in § 1 Buchst. b erfolgten in Anpassung an Artikel 12 § 4 CIV und stellen das Verhältnis zu dieser Bestimmung klar.
8. Der neue Wortlaut von § 2 wurde an Artikel 12 § 4 CIV angepasst, wo der Reisende nicht als Adressat aufscheint.

**Artikel 6**  
**Anlage**

Diese Bestimmung dient der Rechtsklarheit und ermöglicht redaktionelle Vereinfachungen (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 7).

---



**Anlage III**

**Liste des participants  
Teilnehmerliste  
List of participants**

**I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States**

**Allemagne/Deutschland/Germany**

Mr H. Rein  
Mr H. Hoffmann  
Mr B. Hilbert

**Belgique/Belgien/Belgium**

Ms C. Bailleux

**Croatie/Kroatien/Croatia**

Mr B. Mikulić

**Danmark/Dänemark/Denmark**

Mr S. R. Thomsen

**Espagne/Spainien/Spain**

Mr E. Santiago González  
Ms S. García Wolfrum  
Ms E. Fernández García-Obledo  
Mr L. del Prado Arévalo  
Ms F. Rodríguez  
Mr E. Espiago del Tiempo

**Finlande/Finnland/Finland**

Ms A. Häkkinen

**France/Frankreich/France**

Ms G. Pompidor

**Géorgie/Georgien/Georgia**

Mr T. Tvildiani  
Mr D. Shvelidze

**Italie/Italien/Italy**

Mr B. Legittimo  
Mr R. Cammarata

**Lettonie/Lettland/Latvia**

Mr D. Lacis  
Mr V. Stuppe

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

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

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

Mr A. Wustrau

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

Mr K. Tiemersma

**Pologne/Polen/Poland**

Ms J. Dolinska  
Mr K. Grzegorzcyk  
Mr H. Ognik

**Suède/Schweden/Sweden**

Mr B. Zetterström  
Mr B. Antonsson

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

Mr C. Bonnet

**République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**

Mr L. Knížek  
Mr V. Hájek

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom**

Ms H. North  
Mr A. Bale (Scientifics)

## **II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States**

### **Russie/Russland/Russia**

Mr A. Volkov (RZD)  
Mr A. Khristolyubov (RZD)  
Mr P. Okorochkov (RZD)  
Ms E. Goryacheva (RZD)

## **III. Organisations internationales gouvernementales/ Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

### **Union européenne/Europäische Union/European Union**

Mr R. Ferravante (17/18.11.2014)

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

Mr E. Ruffin

### **Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSSJD)**

Mr E. Arfa

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

### **CEFIC**

Mr T. Klein

### **IDGCA**

Mr E. Akhundov

### **UIC**

Mr J.-G. Heintz

### **UIP**

Mr R. Kogelheide

**UIRR**

Mr U. Lück  
Mr O. Zanini

**V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat**

Mr J. Conrad  
Ms K. Guricová

**VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters**

Mr W. Küpper  
Mr D. Ashman  
Ms I. Peremota  
Ms H. Gizeleza

---