



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTP/2015-A

27. Januar 2016

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Zagreb, 23. bis 27. November 2015)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	4 – 17	3
TOP 4: Interpretation des RID	18 – 29	5
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	30 – 56	7
A. Offene Fragen	30 – 42	7
B. Neue Anträge	43 – 56	9
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	57 – 77	11
TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	78 – 79	13
TOP 8: Verschiedenes	80 – 83	13
TOP 9: Wahl des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes	84	14
Anlage I: Von der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
Anlage II: Teilnehmerliste		

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: A 81-03/503.2015 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/503.2015 vom 11. September 2015 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 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Bosnien-Herzegowina, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn 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 Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (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: Harmonisierung mit der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2014 und 2015 und von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2014 angenommene konsolidierte Texte

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 (Sekretariat)

4. In einem ersten Schritt wird das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2015/12 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2014 und 2015 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2014 angenommenen Texten verabschiedet.
5. Dabei wird auf Vorschlag des Sekretariats der Wortlaut des Absatzes 1.4.2.2.1 f) an den für das ADR angenommenen Text angepasst (siehe Anlage I). In Absatz 2.2.9.1.14 wird die neue Zeile vor der Bemerkung mit dem Ausdruck "Fahrzeuge" ergänzt (siehe Anlage I). Da diese letztgenannte Änderung auch das ADR betreffen könnte, wird das Sekretariat gebeten, die Gemeinsame Tagung über diese Änderung in Kenntnis zu setzen.

Von der 99. Tagung der WP.15 (Genf, 9. bis 13. November 2015) angenommene Texte

Informelle Dokumente: INF.3 (Sekretariat)

INF.12 (Spanien/Vereinigtes Königreich)

6. In einem zweiten Schritt wird das informelle Dokument INF.3 des Sekretariats, das die von der 99. Tagung der WP.15 (Genf, 9. bis 13. November 2015) verabschiedeten Texte enthält, geprüft und mit folgenden Kommentaren angenommen.
7. Die eckigen Klammern bei den neuen Begriffsbestimmungen von verdichtetem Erdgas (CNG) und verflüssigtem Erdgas (LNG) werden gestrichen, da diese Definitionen auch für das RID als sinnvoll angesehen werden.
8. **Einige Delegierte sehen** eine Unlogik im Text **des Abschnitts 5.4.2**, weil auf der einen Seite von "Container-/Fahrzeugpackzertifikat" die Rede ist, andererseits aber nur Anforderungen in Bezug auf Container formuliert werden.
9. Vom Vertreter des Vereinigten Königreichs wird daran erinnert, dass zu dem Zeitpunkt als Vorschriften für das Packzertifikat in das RID/ADR übernommen wurden, explizit keine weitergehenden Anforderungen für Wagen und Fahrzeuge beschlossen worden seien. Gründe dafür seien gewesen, dass im RID/ADR in der Regel nicht die Vorschriften eines anderen Verkehrsträgers abgebildet würden und dass im Falle der Wagen und Fahrzeuge bis zur Ankunft am Hafen noch Zuladungen erfolgen könnten, so dass nur der letzte Belader in der Lage sei, ein Packzertifikat auszustellen.
10. Das von Spanien und dem Vereinigten Königreich vorbereitete informelle Dokument INF.12 wird von der Arbeitsgruppe grundsätzlich angenommen, wobei jedoch die geänderten Texte mit Ausnahme der Bemerkung, die nur das RID betrifft, vorläufig in eckige Klammern gesetzt werden, um zunächst eine Bestätigung der Gemeinsamen Tagung einzuholen (siehe Anlage I).

Weitere Kommentare

Informelles Dokument: INF.2 (Vereinigtes Königreich)

11. Die vom Vertreter des Vereinigten Königreichs im informellen Dokument INF.2 vorgelegten Änderungswünsche werden mit Ausnahme der Vorschläge in den Absätzen 2 und 6 angenommen (siehe Anlage I).
12. Zum Vorschlag in Absatz 2 wird bemerkt, dass die Notwendigkeit einer Beförderung von Fahrzeugen, die erwärmte Stoffe für Zwecke der Straßenmarkierung enthalten, auf Eisenbahnfahrzeugen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann und dass die Zuordnung der Sondervorschrift 668 zur UN-Nummer 3257 auch für das RID aufrecht erhalten werden sollte.
13. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird gebeten, seinen in Absatz 6 enthaltenen Vorschlag der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten, da er auch das ADR betrifft.
14. In Bezug auf den Vorschlag in Absatz 4, in der Begriffsbestimmung von "Güterbeförderungseinheit" "Fahrzeug" durch den neu im RID definierten Begriff "Straßenfahrzeug" zu ersetzen, wird erwähnt, dass diese Änderung verschiedene Folgeänderungen im RID nach sich zieht, wobei es jedoch an verschiedenen Stellen notwendig sein kann, den bisherigen Begriff beizubehalten. Das Sekretariat wird gebeten, für die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe einen entsprechenden Änderungsantrag vorzulegen.

15. Ein mündlich geäußertes Vorschlag, in der Begriffsbestimmung von "Güterbeförderungseinheit" neben "Wagen" auch "Eisenbahnfahrzeug" zu erwähnen, um Sonderbauformen von Eisenbahnfahrzeugen abzudecken, die sowohl der Traktion als auch der Güterbeförderung dienen (z.B. CargoSprinter), wird momentan nicht weiterverfolgt. Die UIC wird gebeten, einen entsprechenden Antrag einzureichen, falls sie dies als notwendig erachtet.

Quotient Höhe/Breite von flexiblen Schüttgut-Containern

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/6 (UIC)

16. Der im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 für den Absatz 7.3.2.10.4 vorläufig angenommene Quotient Höhe/Breite von flexiblen Schüttgut-Containern wird von der Arbeitsgruppe bestätigt, nachdem im Dokument 2015/6 der UIC keine Einwände dagegen vorgebracht werden.

Schutzabstand

Informelles Dokument: INF.4 (Vereinigtes Königreich)

17. Das informelle Dokument INF.4, in dem das Vereinigte Königreich eine Anpassung des bei der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe angenommenen Textes des Abschnitts 7.5.3 vorschlägt, um auch Straßenfahrzeuge zu erfassen, die Versandstücke enthalten und auf denen nach den Vorschriften des ADR keine Großzettel (Placards) anzubringen sind, wird in Form der ersten Alternative angenommen (siehe Anlage I).

TOP 4: Interpretation des RID

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/11 (Belgien)

Informelle Dokumente: INF.11 (Niederlande)
INF.16 (UIC)

18. Im Zusammenhang mit nationalen Vorschriften, die in den Niederlanden zusätzlich zum RID anwendbar sind, stellt die Vertreterin Belgiens in ihrem Dokument 2015/11 die Frage, ob auf der Grundlage des Abschnitts 1.9.5 RID auf nationaler Ebene Maßnahmen in Bezug auf die Zusammensetzung von Zügen getroffen werden können, die gleichzeitig auch für internationale Züge gelten.
19. Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass die Staaten gemäß Kapitel 1.9 ergänzende Vorschriften anwenden können, sofern sie einen Bereich betreffen, der nicht durch das RID erfasst wird, und keine Auswirkungen auf andere Staaten haben.
20. Nach Ansicht Belgiens falle die Zugzusammenstellung unter den Anwendungsbereich des RID, da der Abschnitt 7.5.3 Anforderungen in Bezug auf den Schutzabstand enthalte. Zugbildungsregelungen könnten Einfluss auf andere Staaten haben und könnten sogar ein Beförderungsverbot nach sich ziehen, wenn zwei Staaten gegensätzliche Regelungen erließen.
21. Der Vertreter der Niederlande vertritt in seinem informellen Dokument INF.11 die Meinung, dass die Zugbildung gemäß Unterabschnitt 1.1.2.1 b) nicht unter den Geltungsbereich des RID falle und dass die Vorschrift zum Schutzabstand in Abschnitt 7.5.3 nicht als Beleg dafür herangezogen werden könne, dass das RID Vorschriften für die Zugbildung enthalte. Er betont, dass die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF ordnungsgemäß über die nationalen Maßnahmen informiert worden seien, **was vom Vertreter der ERA bestätigt wird.**

22. Er ergänzt, dass die Vorschriften in den Niederlanden nur die Beförderung von Chlor und nicht die Beförderung anderer gefährlicher Güter betreffen. Sie seien auf der Grundlage einer Risikoanalyse erlassen worden, wobei die Methodik dieser Risikoanalyse auch in anderen Staaten verwendet werde. Er stellt fest, dass das RID keine Regelungen enthalte, wie mit unterschiedlichen Rechtsauffassungen umgegangen werden könne.
23. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Frage der Ausdehnung der Schutzwagenregelung von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GT/2007-A Absätze 20 bis 27) und vom RID-Fachausschuss (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absätze 80 bis 83) bereits diskutiert und abgelehnt worden sei.
24. Der Vertreter der UIC stellt anhand der Präsentation im informellen Dokument INF.16 seine momentanen Arbeiten zu den verschiedenen nationalen Anforderungen in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter vor, die zusätzlich zu den Vorschriften des RID anzuwenden seien. Dabei könne es sich um nationale Gesetze, um Vorschriften der nationalen Sicherheitsbehörde, um Anforderungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur oder um bi- oder multilaterale Vereinbarungen handeln.
25. Der Vertreter der ERA erklärt, dass nationale Regelungen nach Möglichkeit durch harmonisierte Verfahren abgelöst werden sollten. Er weist darauf hin, dass für die EU-Mitgliedstaaten nicht nur die Vorschriften des RID, sondern auch die Richtlinien für die Interoperabilität und die Eisenbahnsicherheit zu beachten seien. Gemäß der Sicherheitsrichtlinie falle die Zugbildung unter die Verantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens.
26. Der Vertreter der Schweiz ist der Meinung, dass ergänzende nationale Maßnahmen erlaubt seien, diese aber nicht zu einem Nachteil für andere Staaten und zu einer Risikoverlagerung oder sogar zu einer Risikoerhöhung führen dürften.
27. Mehrere Delegationen sind der Ansicht, dass das Kapitel 1.9 überarbeitet werden sollte, um einerseits Widersprüche zwischen den Abschnitten 1.9.1 und 1.9.5 auszuräumen und um andererseits auch die europäische Eisenbahngesetzgebung mit einzubeziehen.
28. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die RID-Vertragsstaaten der Meinung sind, dass nach Kapitel 1.9 ein Staat fordern darf, dass auch aus dem Ausland kommende Züge in einer bestimmten Weise zusammengestellt sein müssen, antworten zwei Staaten mit Ja (Niederlande, Schweiz) und zehn Staaten mit Nein (Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Lettland, Litauen, Luxemburg, Rumänien und Vereinigtes Königreich). Sieben Staaten enthalten sich der Abstimmung (Kroatien, Polen, Serbien, Spanien, Türkei, Ungarn und Ukraine).
- 28a. Als Begründung zum Abstimmungsverhalten Polens erläutert die Vertreterin Polens, dass nach ihrem Verständnis der RID-Vorschriften Mitgliedstaaten keine nationalen Vorschriften in Bezug auf die Zugbildung erlassen dürfen, wenn diese Einfluss auf den internationalen Verkehr haben. Nach ihrer Ansicht gehe dies aber aus dem Wortlaut des Abschnitts 1.9.5 nicht klar hervor.
- 28b. Die Niederlande weisen in einer Stellungnahme zur Abstimmung auf die (ausschließliche) Kompetenz der Europäischen Union in Bezug auf die Interpretation des Abschnittes 1.9.5 durch die EU-Mitgliedstaaten hin.
29. Der Vorsitzende fordert die Staaten auf, Anträge zur Lösung der Problematik zu unterbreiten.

TOP 5: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 (UIP)

Informelle Dokumente: INF.14 (ERA)
INF.15 (UIP)

30. Auf der Grundlage der bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe geführten Diskussion (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-B Absätze 9 bis 11) legt der Vertreter der UIP seinen Antrag 2015/2 vor, in dem er eine Aufteilung der Pflichten zwischen dem Betreiber eines Kesselwagens und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) vorschlägt.
31. Der Vertreter der ERA erklärt, dass der Antrag der UIP in seiner vorgelegten Fassung in diesem Biennium nicht angenommen werden könne, da er der ECM-Verordnung widerspräche.
32. Diejenigen Staatenvertreter, die sich zu dieser Frage äußern, unterstützen die von der ERA im informellen Dokument INF.14 vorgeschlagene Pflichtenaufteilung. Das informelle Dokument INF.14 wird daraufhin mit einigen redaktionellen Änderungen angenommen (siehe Anlage I). Darüber hinaus werden die Vorschläge der UIP zur Begriffsbestimmung von ECM im Abschnitt 1.2.1, zur Aufnahme eines neuen Absatzes 1.4.2.2.7 unter den Pflichten des Beförderers und zur Änderung des Absatzes 4.3.2.1.7 angenommen (siehe Anlage I).
33. Der Gemeinsamen Tagung wird empfohlen, im zweiten Unterabsatz des Absatzes 4.3.2.1.7 auch für Tankfahrzeuge und Tankcontainer das Wort "unverzüglich" einzufügen ("Bei einem Wechsel des Eigentümers oder Betreibers während der Lebensdauer des Tanks ist die Tankakte unverzüglich an den neuen Eigentümer oder Betreiber zu übergeben."), um zu verdeutlichen, dass die Übergabe der Tankakte nicht zu einem beliebigen Zeitpunkt erfolgen kann.
34. Die vom Vertreter der UIP im informellen Dokument INF.15 vorgeschlagene Fußnote zu Unterabschnitt 1.4.3.5, die es dem Betreiber eines Kesselwagens erlaubt, die Organisation der Prüfungen gemäß Kapitel 6.8 an eine ECM zu übertragen, wird von der Arbeitsgruppe angenommen (siehe Anlage I).

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

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/5 (UIC)

35. Das Dokument 2015/5 der UIC enthält einen Vorschlag, wie die **in der Verordnung (EU) 2015/995 der Kommission** über die technische Spezifikation für die Interoperabilität **des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung"** des **Eisenbahnsystems in der Europäischen Union** geforderte Information des Triebfahrzeugführers über das Vorhandensein und die Position gefährlicher Güter im Zug auch im RID berücksichtigt werden kann.
36. Der Antrag der UIC wird mit ein paar redaktionellen Änderungen in der englischen Fassung angenommen (siehe Anlage I), wobei der Vertreter der UIC gebeten wird, bis zur nächsten Tagung noch das Datum der Inkraftsetzung des UIC-Merkblattes 472 nachzuliefern.

Begriffsbestimmungen von "geschlossene Ladung" und "Wagenladung"

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7 (UIC)

37. Der Antrag der UIC im Dokument 2015/7, das RID an das ADR anzugleichen und künftig den Ausdruck "geschlossene Ladung" sowohl für Großcontainer als auch für Wagen zu verwenden, wird ohne Änderung angenommen (siehe Anlage I).

Schriftliche Weisungen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/8 (Rumänien)

Informelles Dokument: INF.10 (UIC)

38. Rumänien schlägt im Dokument 2015/8 aus Gründen der Harmonisierung mit dem ADR verschiedene Anpassungen der schriftlichen Weisungen in Unterabschnitt 5.4.3.4 vor. Die UIC erinnert im informellen Dokument INF.10 an die Diskussionen im RID-Fachausschuss, die zu den Abweichungen im RID geführt haben.
39. Unter Verweis auf die bei der 46. Tagung des RID-Fachausschusses (Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008) geführten Diskussionen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2008-B Absätze 13 bis 41) wird der Antrag Rumäniens von der Arbeitsgruppe nicht unterstützt.

Verladen von Tankcontainern auf Tragwagen für die Beförderung von Sattelanhängern

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/14 (Deutschland)

40. Als Folge eines Zwischenfalles, der sich am 3. Juli 2013 in Hamburg-Billwerder beim Umladen eines Tankcontainers auf einen Eisenbahntragwagen ereignet hat, schlägt Deutschland in seinem Dokument Änderungen in den Unterabschnitten 7.5.7.4 und 1.3.2.2 vor.
41. Während der Vorschlag zur Änderung des Unterabschnitts 7.5.7.4 angenommen wird (siehe Anlage I), zieht der Vertreter Deutschlands seinen Antrag zur Änderung des Unterabschnitts 1.3.2.2 zurück, nachdem von einigen Delegierten vorgebracht wird, dass der Kranführer auf einem Umschlagbahnhof nicht zwingend Mitarbeiter des Beförderers oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur sein muss und damit nicht unter den Anwendungsbereich des Unterabschnitts 1.3.2.2 fällt.

Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für verflüssigte Gase

Informelles Dokument: INF.8 (Italien)

42. Das informelle Dokument INF.8 Italiens, in dem die Vertreter der Mitgliedstaaten aufgefordert werden, dem Vertreter Italiens bis zum 10. Dezember 2015 verfügbare Daten über Mängel oder Vorschriftenverstöße bei der Befüllung und Entleerung von Gaskesselwagen zuzuleiten, wird von der Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen.

B. Neue Anträge

Neue Vorschriften für Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten in den USA und in Kanada

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/4 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.13 (UIC)

43. Der Vertreter Deutschlands weist in seinem Dokument 2015/4 auf neue in Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika geltende Vorschriften zum Bau und zur Nachrüstung von Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten als Konsequenz des Unfalles in Lac-Mégantic (Kanada) hin. Diese neuen Vorschriften sähen unter anderem eine größere Wanddicke, ein Schutzschild über die gesamte Höhe der Tankböden, einen Wärmeschutz und neue Anforderungen an die oben liegenden Armaturen (Schutzkragen) sowie Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen vor.
44. Der Vertreter der UIC stellt in seinem informellen Dokument INF.13 die Bauweise der am Unfall in Lac-Mégantic beteiligten Kesselwagen vor. Hauptunterschiede zu den in Kontinentaleuropa verwendeten Kesselwagen sei die selbsttragende Bauweise der Tanks, die dazu führe, dass der Tank wesentlich größere Beanspruchungen aufnehmen müsse.
45. Die Vertreterin Belgiens erinnert daran, dass das Verbot von Kesselwagen mit selbsttragenden Tanks bereits in der Vergangenheit behandelt worden sei. Während der Vertreter des Vereinigten Königreichs darauf hinweist, dass Kesselwagen mit selbsttragenden Tanks in seinem Land seit 40 Jahren mit einer ausgezeichneten Sicherheitsbilanz verwendet würden, erklärt der Vertreter der Niederlande, dass er prüfen würde, ob er die Frage des Ausschlusses selbsttragender Tanks erneut in einem Dokument aufgreife.
46. Der Vertreter der UIP erinnert daran, dass ein wichtiger Kernpunkt im Zusammenhang mit dem Unfall in Lac-Mégantic die falsche Klassifizierung von aus Fracking-Prozessen gewonnenem Rohöl mit hohem Gasanteil gewesen sei. Diese Frage werde aber bereits vom UN-Expertenunterausschuss behandelt.
47. Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, dass das gesamte für nordamerikanische Kesselwagen geltende Maßnahmenpaket von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" untersucht werden sollte. Diese Arbeitsgruppe, die voraussichtlich am 12. und 13. April 2016 zusammentreffen wird, sollte zunächst prüfen, ob bereits andere Arbeitsgruppen in diesem Bereich tätig sind (z.B. Arbeitsgruppe "BLEVE" der Gemeinsamen Tagung) und ob Maßnahmen multimodale Aspekte beinhalten (z.B. stoßresistente Bauweise von Tanks). Für Letztere könnte die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" eine Vorlage für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erarbeiten. Bei verschiedenen alternativen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sollte grundsätzlich eine multimodale Variante bevorzugt werden, um eine Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene auszuschließen.

Prüfung der Kennzeichnung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gemäß Kapitel 3.4 durch den Beförderer

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/9 (UIC)

Informelles Dokument: INF.5 (Schweden)

48. Der Vertreter der UIC weist in seinem Dokument 2015/9 darauf hin, dass die Anbringung der vorgeschriebenen Großzettel (Placards) und Kennzeichen an Wagen und Container vom Beförderer auf der Grundlage des Beförderungspapiers überprüft werde. Diese Prüfung sei bei Beförderungen in begrenzten Mengen nach Kapitel 3.4 nicht möglich, da das RID für diese Art der Beförderung keine Dokumentationsvorschriften enthalte. Er schlägt daher wie

im Falle der freigestellten Mengen als Mindestangaben im Beförderungspapier das Vorhandensein gefährlicher Güter in begrenzten Mengen und die Bruttogesamtmasse vor.

49. In seinem informellen Dokument INF.5 illustriert der Vertreter Schwedens, wie Wagen mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen in Abhängigkeit von der Bruttogesamtmasse und in Abhängigkeit davon, ob sich andere gefährliche Güter in nicht begrenzten Mengen in den Wagen befinden, gekennzeichnet sein können.
50. Mehrere Delegationen äußern den Wunsch, den Antrag der UIC in der Gemeinsamen Tagung zu behandeln. Einige Delegationen sehen jedoch wenig Erfolg in einer Behandlung durch die Gemeinsame Tagung, da die Verhältnisse im Straßenverkehr nicht vergleichbar seien. Im Gegensatz zum RID gebe es keine Informationspflicht gegenüber dem Betreiber der Infrastruktur und die Sendung werde durch den Fahrzeugführer begleitet, der einen Überblick über seine Ladung habe. Sie schlagen vor, dass in diesem Bereich eine Harmonisierung der Vorschriften des RID mit denen des IMDG-Codes sinnvoller sei.
51. Der Vorsitzende erklärt, dass eine Lösung auf Ebene der Gemeinsamen Tagung darin bestehen könnte, die in Abschnitt 3.4.12 bereits geforderte Information des Beförderers über die Bruttomasse der gefährlichen Güter in begrenzten Mengen wie in Kapitel 3.5 zu standardisieren, um elektronische Verfahren zu erleichtern. Wie in Abschnitt 3.5.6 sollte aber ein Beförderungspapier nach Kapitel 5.4 nicht zwingend vorgeschrieben werden.
52. Der Vertreter der UIC kündigt an, dass er die Meinung der Eisenbahnunternehmen über die weitere Vorgehensweise einholen und gegebenenfalls ein neues Dokument für die Gemeinsame Tagung im März 2016 vorbereiten werde, in dem die Bemerkungen der Delegationen berücksichtigt werden.

Beförderung im Huckepackverkehr von Straßenfahrzeugen mit gefährlichen Gütern, die in einer Transportkette verwendet werden, die eine See oder Luftbeförderung einschließt

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/10 (Österreich)

53. Der Vertreter Österreichs weist in seinem Dokument darauf hin, dass Straßenfahrzeuge mit gefährlichen Gütern, die im Vor- oder Nachlauf von Fähren auf die Eisenbahn verladen und im Huckepackverkehr befördert werden, häufig nur gemäß Kapitel 5.3 des IMDG-Codes mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet seien, nicht aber über orangefarbene Tafeln verfügten. Er schlägt vor, im Huckepackverkehr vor oder nach einer Seebeförderung auf die Anbringung von orangefarbenen Tafeln auf den Straßenfahrzeugen zu verzichten, da zumindest bei der Beförderung von Versandstücken in Straßenfahrzeugen durch die angebrachten Großzettel mehr Informationen zu Verfügung stünden als durch die orangefarbenen Tafeln.
54. Die Vertreter der Niederlande und des Vereinigten Königreichs sind der Meinung, dass das Problem auf Ebene der Gemeinsamen Tagung gelöst werden sollte, da spätestens im Anschluss an die Huckepackbeförderung orangefarbene Tafeln angebracht werden müssten und es sich daher um eine Schnittstellenproblematik Schiene/Straße handele.
55. Der Vorsitzende vertritt die Meinung, dass die von Österreich angesprochene Problematik nicht durch eine Änderung des RID, sondern dadurch gelöst werden sollte, dass die ADR-konformen Kennzeichen auch während der Seebeförderung aufrecht erhalten werde. Hierzu könnte der IMO eine Änderung des IMDG-Codes vorgeschlagen werden.
56. Der Vertreter Österreichs zieht sein Dokument zurück und wird zu einem späteren Zeitpunkt mit einem neuen Dokument auf die Frage zurückkommen.

TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGSÄnderung der Sondervorschrift TU 16 des Kapitels 4.3 RID

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/3 (Sekretariat)

57. Das Sekretariat stellt den von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung an die ständige Arbeitsgruppe überwiesenen Antrag auf Ergänzung der Sondervorschrift TU 16 vor. Durch diese Ergänzung soll bei Beförderung ungereinigter leerer Tanks, die vorher Phosphor enthalten haben, eine zusätzliche Eintragung der Benennung und der Masse/des Drucks des verwendeten Schutzmittels im Beförderungspapier vorgeschrieben werden.
58. Auf eine Frage des Vertreters des Vereinigten Königreichs, warum diese zusätzliche Eintragung im Beförderungspapier notwendig sei, antwortet der Vertreter Lettlands, dass es bei Güterwagen der Spurweite 1520 mm keine Möglichkeit gebe, die Bremsstellung zwischen "voll" und "leer" zu wechseln und vor allem die Masse des Wassers für die Berechnung der Bremswege benötigt werde.
59. Die Arbeitsgruppe nimmt den Antrag des Sekretariats mit kleinen Änderungen an (siehe Anlage I). Dabei wird die Möglichkeit der Verwendung einer Kombination aus Wasserschicht und zusätzlicher Stickstoffüberdeckung berücksichtigt.
60. Auf einen vom Vertreter der Russischen Föderation mündlich formulierten Antrag, im zweiten Spiegelstrich der Sondervorschrift TU 16 statt "zu erwartende niedrige Temperaturen" den genauen Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. März aufzunehmen, antwortet der Vorsitzende, dass eine offene Formulierung vorzuziehen sei, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass bereits vor dem 1. Oktober beziehungsweise nach dem 31. März Frosttemperaturen auftreten.

Laufende Diskussionen in den OSShD-Gremien

Informelles Dokument: INF.6 (Sekretariat)

61. Die Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.6 des Sekretariats mit folgenden Bemerkungen zur Kenntnis.

Übergangsvorschrift 1.6.3.27

62. Das Sekretariat informiert die Arbeitsgruppe, dass der aktuelle Wortlaut der Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.27 den in der Sondervorschrift TE 22 festgelegte Wert von 130 kJ für die minimale Energieaufnahme je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung nicht berücksichtige.
63. Es wird vorgeschlagen, Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung aus dem Geltungsbereich der Absätze a) und b) der Übergangsvorschrift auszuschließen und einen neuen Absatz c) aufzunehmen, der die Sondervorschrift TE 22 nur für solche Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung zur Anwendung bringt, die nach dem 1. Januar 2015 gebaut wurden.
64. Der Vertreter Lettlands erklärt, dass die OSShD-Gremien ein definitives Datum, ab dem Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung den Energieaufnahmewert von 130 kJ erreichen müssten, in den nächsten Sitzungen festlegen würden.
65. Das Sekretariat wird gebeten, in Zusammenarbeit mit der lettischen Delegation einen Textvorschlag zur entsprechenden Ergänzung der Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.27 für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe vorzubereiten.

66. Die Vertreterin Polens erwähnt die Möglichkeit, die Zeit bis zur Inkraftsetzung einer neuen Übergangsvorschrift mit der Ausgabe 2017 der Regelwerke durch den Abschluss einer **multilateralen** Sondervereinbarung, **sofern nur RID-Vertragsstaaten betroffen sind, oder durch die Anwendung der in Anlage 2 zum SMGS vorgesehenen Maßnahmen zu überbrücken, wenn auch Staaten betroffen sind, die kein Mitgliedstaat des RID, aber Vertragspartei des SMGS sind.**

Absatz 5.4.1.2.2 – Zusätzliche Dokumentationsvorschriften für die Klasse 2

67. Das Sekretariat macht die Arbeitsgruppe auf einen Unterschied zwischen den Vorschriften des Absatzes 5.4.1.2.2 in der Anlage 2 zum SMGS und im RID aufmerksam. Eine zusätzliche Bestimmung in der Anlage 2 zum SMGS fordert bei der Beförderung von leeren Kesselwagen, die verflüssigte Gase bestimmter Klassifizierungscodes enthalten haben, im Beförderungspapier die Angabe des Restdrucks im Tank nach dem Entladen.
68. Der Vertreter der Russischen Föderation erklärt, dass diese zusätzliche Angabe von den Behörden in den SMGS-Vertragsstaaten verlangt werde, um unter anderem einen inneren Unterdruck im Tank zu verhindern, wie dies bereits mehrmals in Sibirien aufgetreten sei.
69. Der Vorsitzende erinnert daran, dass in der Vergangenheit Zwischenfälle mit Verformungen von Tanks infolge eines inneren Unterdrucks zur Aufnahme der Absätze 4.3.3.3.4 und 6.8.2.1.7 ins Regelwerk geführt hätten, die Maßnahmen zur Verhinderung der Entstehung eines inneren Unterdrucks enthielten.
70. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur weiteren Untersuchung vorgelegt werden sollte.

Redaktionelle Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID

71. Das Sekretariat informiert die Arbeitsgruppe über die laufenden Arbeiten des Sekretariats an der russischen Fassung der Ausgabe 2015 des RID, die voraussichtlich ab April 2016 verfügbar sein werde. Darüber hinaus erklärt das Sekretariat, dass die Übersetzung des RID ins Russische auf der Grundlage der russischen Fassung des ADR und somit der UN-Modellvorschriften erfolge.
72. Die Arbeitsgruppe begrüßt diese Initiative des Sekretariats.
73. Der Vertreter der Russischen Föderation würde es vorziehen, wenn die russische Fassung des RID auf der Grundlage der Anlage 2 zum SMGS erstellt würde, da diese im Gegensatz zu den Texten der UNECE eine korrekte Sprache und Terminologie verwende.
74. Das Sekretariat bestätigt, dass die russischen Texte in Zukunft verbessert werden müssten. Dies müsse aber zuerst auf Ebene der UN-Modellvorschriften geschehen und erst in einem weiteren Schritt auf Ebene der Regelwerke der einzelnen Verkehrsträger.
75. Der Vorsitzende schlägt vor, das Sekretariat der UNECE dazu anzuregen, einen Vergleich der russischen Texte der UN-Modellvorschriften und des ADR mit der Anlage 2 zum SMGS durchzuführen, damit eine Anpassung dieser Texte erfolgen könne.

Zukünftige Arbeiten

76. Die Vertreterin Finnlands unterstreicht, dass vor allem Länder, die an den Schnittstellen der beiden Regelwerke liegen, und damit auch ihr Land die Harmonisierungsarbeit zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID sehr schätzten, und bittet das Sekretariat, durch seine Teilnahme an den OSShD-Sitzungen diese Entwicklung weiterhin positiv zu beeinflussen. Das Sekretariat bedankt sich seinerseits bei den Vertretern der SMGS-Vertragsstaaten für die gute Zusammenarbeit.

Tabelle der prinzipiellen Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID*Informelles Dokument: INF.7 (Lettland)*

77. Im Namen der Arbeitsgruppe bedankt sich der Vorsitzende bei der Delegation Lettlands für die von ihr erstellte und auf Basis der Vorschriften 2015 aktualisierte synoptische Tabelle der prinzipiellen Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID in englischer Sprache, die als Grundlage für die weitere Harmonisierungsarbeit verwendet werde.

TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)*Informelles Dokument: INF.9 (ERA)*

78. Das vom Vertreter der ERA vorgestellte informelle Dokument INF.9 wird von der Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen.
79. Auf Nachfrage des Vertreters des Vereinigten Königreichs sichert der Vertreter der ERA zu, in der nächsten Information der ERA die Anzahl der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) auszuweisen, deren Tätigkeitsgebiet die Instandhaltung von Tanks für Gefahrgut umfasst.

TOP 8: VerschiedenesVerbesserung der Übereinstimmung der fahrzeugtechnischen Vorschriften des RID mit den übrigen Fahrzeugvorschriften*Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/1 (Sekretariat)*

80. Das Dokument 2015/1 des Sekretariats enthält einen Vorschlag zur Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission und des Sekretariats der OTIF, um die Übereinstimmung der fahrzeugtechnischen Vorschriften des RID mit den übrigen Fahrzeugvorschriften zu verbessern. Die Grundzüge des Vorschlags wurden bereits bei der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Madrid, 17. bis 20. November 2014) vorgestellt (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-B Absätze 64 bis 71).
81. Das Sekretariat erläutert, dass vorläufig vier Sitzungen dieser Arbeitsgruppe geplant seien, wobei die erste Sitzung für den 3. und 4. Februar 2016 geplant sei. Gegen die vom Sekretariat vorgeschlagenen Gefahrgut-Experten in dieser Arbeitsgruppe werden keine Einwände erhoben.
82. Das Sekretariat ergänzt, dass die Einladung zur ersten Sitzung und das vorläufige Mandat dieser Arbeitsgruppe in Kürze versandt werde. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe würden dem RID-Fachausschuss und dem Ausschuss für technische Fragen der OTIF vorgelegt.

Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion"*Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/13 (Schweiz)*

83. Das Dokument 2015/13 der Schweiz, das eine Zusammenfassung der bisherigen Diskussionen im Rahmen der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" enthält, wird von der Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen.

TOP 9: Wahl des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes

84. Das Sekretariat informiert, dass es mehrere Gespräche mit Kandidaten für den künftigen Vorsitz gegeben habe, die aber wegen der erforderlichen bürointernen Abklärungen der Kandidaten nicht zu Ende geführt werden konnten. Das Sekretariat bittet den Vorsitzenden, noch den Vorsitz der 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 23. und 24. Mai 2016) zu übernehmen und das Biennium zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen. Nachdem der Vorsitzende dieser Bitte nachkommt, wird dieser Tagesordnungspunkt auf die nächste Tagung verschoben.

Genesungswünsche für Herrn Klaas Tiemersma

85. Die Arbeitsgruppe übermittelt der Delegation der Niederlande ihre besten Genesungswünsche für den langjährigen Delegierten der Niederlande, Herrn Klaas Tiemersma. Sie bringt ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass er die Arbeitsgruppe bald wieder mit seiner Expertise und auch seinem Humor unterstützen kann.

Dank

86. Der Vorsitzende dankt der kroatischen Delegation für die sehr gute Organisation der Tagung und den schönen gemeinsamen Abend.
87. 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, welche das Verständnis wesentlich erleichtert habe. Schließlich richtet er seinen Dank auch an das Plenum für die aktive Teilnahme und die angenehme Diskussion selbst schwieriger Themen.
88. Im Namen aller Delegationen danken der Vertreter Luxemburgs und die Vertreterin Belgiens dem Vorsitzenden für seine Verhandlungsführung und für seine Bereitschaft, das Biennium als Vorsitzender zu Ende zu führen.

Nächste Tagung

89. Die 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 23. und 24. Mai 2016 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 25. Mai 2016 die 54. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der alle für die Ausgabe 2017 des RID vorgesehenen Änderungen genehmigt werden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Sitzungen ist der **8. April 2016**.
-

**Von der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

Am Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 vorzunehmende Änderungen:

Kapitel 1.1

1.1.3.3 In Absatz c) Fußnote 1) streichen.

Kapitel 1.2

1.2.1 In der Begriffsbestimmung von "**Güterbeförderungseinheit**" "*Fahrzeug*" ändern in:
"*Straßenfahrzeug*".

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.2]

Kapitel 1.4

1.4.2.2.1 Die Änderungsanweisung zu Absatz f) erhält folgenden Wortlaut:

"Der Absatz f) erhält folgenden Wortlaut:

"f) sich zu vergewissern, dass die für die Wagen in Kapitel 5.3 vorgeschriebenen Großzettel (Placards), Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln angebracht sind;"

Kapitel 2.2

2.2.41.2.3 Die zweite Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

Nach dem letzten Spiegelstrich hinzufügen:

"– polymerisierende Stoffe, für die eine Temperaturkontrolle erforderlich ist:

UN 3533 POLYMERISIERENDER STOFF, FEST, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G.;
UN 3534 POLYMERISIERENDER STOFF, FLÜSSIG, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G."

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.2]

2.2.9.1.14 Die erste Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"In der Aufzählung vor der Bem. nach "elektrische Doppelschicht-Kondensatoren (mit einer Energiespeicherkapazität von mehr als 0,3 Wh)" eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Fahrzeuge, Verbrennungsmotoren und Verbrennungsmaschinen."

Kapitel 3.2

Tabelle A Die Änderungsanweisung für UN 3258 streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.20]

Bei den neuen UN-Nummern 3531 und 3532 in Spalte (13) die eckigen Klammern bei "TE11" streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.20]

Kapitel 3.3

SV 666 In Absatz a) "die Absperrhähne" ändern in:

"die Ventile".

In Absatz b) "der Betriebshahn" ändern in:

"das Ventil".

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.17]

Kapitel 4.1

4.1.1.19.1 Die eckigen Klammern streichen.

4.1.4.1

P 200 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 4.3

4.3.5

TU 16 Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Bei der Übergabe ungereinigter leerer Tanks zur Beförderung muss im Beförderungspapier eine zusätzliche Eintragung vorgenommen werden:

«Der Tank ist gemäß Sondervorschrift TU 16 befüllt mit _____*.»

* Benennung(en) des Schutzmittels/der Schutzmittel. Wenn der Tank mit Wasser befüllt ist, muss dessen Masse in kg angegeben werden; bei Stickstoff muss der Druck in MPa oder bar angegeben werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/3 in der geänderten Fassung]

Kapitel 5.3

5.3.1.1.4 erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"Für die Klasse 9 muss ...".

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.20]

Kapitel 5.4

5.4.1.2.3 Änderungsanweisung streichen.

Kapitel 6.2

6.2.4.1 Die eckigen Klammern im gesamten Unterabschnitt streichen.

Kapitel 6.8

6.8.2.6.1 In der Eintragung für die Norm "EN 13094:2008 + AC:2008" in der Spalte (4) "1. Januar 2011" ändern in:

"1. Januar 2010".

In der Eintragung für die Norm "EN 13094:2014" in der Spalte (1) "2014" ändern in:

"2015".

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

Kapitel 7.5

7.5.3 Der erste Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"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 oder von Straßenfahrzeugen, für die im Beförderungspapier angegeben ist, dass sie Versandstücke mit Gefahrzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 enthalten, durch einen Schutzabstand getrennt sein."

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.4]

7.5.7.4 erhält folgenden Wortlaut:

"7.5.7.4 Die Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.7.1 gelten auch für das Verladen, Verstauen und Absetzen von Containern, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC auf bzw. von Wagen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/14]

7.5.11**CW 36**

Nach "des IMDG-Codes" einen Verweis auf eine Fußnote mit folgendem Wortlaut einfügen:

** Warnzeichen, das die Worte «VORSICHT – KANN ENTZÜNDBARE DÄMPFE ENTHALTEN» mit einer Buchstabenhöhe von mindestens 25 mm enthält und das an jedem Zugang an einer von Personen, die den Wagen oder Container öffnen oder betreten, leicht einsehbaren Stelle angebracht ist."

Zusätzliche Änderungen:

Kapitel 1.1

1.1.4.2.1 Im ersten Satz "eine Wagenladung" ändern in:

"eine geschlossene Ladung".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

In Absatz c) im ersten Satz "eine Wagenladung" ändern in:

"eine geschlossene Ladung".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 1.2

1.2.1 In der Begriffsbestimmung von "**geschlossene Ladung**" folgende Änderungen vornehmen:

– "eines *Großcontainers*" ändern in:

"eines *Wagens* oder *Großcontainers*".

– Die Bem. wird zu Bem. 1.

– Eine neue Bem. 2 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"2. Diese Begriffsbestimmung schließt den in den anderen Anhängen des COTIF sowie in den sonstigen Eisenbahnvorschriften verwendeten Begriff «Wagenladung» ein."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Die Begriffsbestimmung von "**Wagenladung**" streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Folgende neue Begriffsbestimmungen einfügen:

"**ECM**: siehe *Für die Instandhaltung zuständige Stelle*."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

"**Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)**: Diejenige Stelle gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum COTIF), die gemäß Anlage A dieser Rechtsvorschriften* zertifiziert ist und deren Aufgabe die Instandhaltung eines Wagens ist.

* Der Anhang G ist harmonisiert mit der europäischen Gesetzgebung, insbesondere mit den Richtlinien 2004/49/EG (Artikel 3 und 14a) und 2008/57/EG (Artikel 2 und 33) hinsichtlich der Elemente in Zusammenhang mit ECM. Die Anlage A zum ATMF entspricht der Verordnung (EU) 445/2011 und behandelt das Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

"**Verdichtetes Erdgas (CNG)**: Ein verdichtetes Gas, das aus Erdgas mit einem hohen Methangehalt zusammengesetzt ist und der UN-Nummer 1971 zugeordnet ist."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2015/16]

"**Verflüssigtes Erdgas (LNG)**: Ein tiefgekühlt verflüssigtes Gas, das aus Erdgas mit einem hohen Methangehalt zusammengesetzt ist und der UN-Nummer 1972 zugeordnet ist."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2015/16]

Kapitel 1.4

1.4.2.2 Neue Absätze 1.4.2.2.7 und 1.4.2.2.8 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"**1.4.2.2.7** Der Beförderer muss den Triebfahrzeugführer vor Antritt der Fahrt über die geladenen gefährlichen Güter und deren Position im Zug informieren.

Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten bei Anwendung des UIC-Merkblattes 472 («Bremszettel, Wagenliste für den Triebfahrzeugführer und Anforderungen an die für die Produktionsdurchführung im Güterverkehr auszutauschenden Informationen») Anlagen A und B* als erfüllt.

* Fassung des ab XX.XX.XXXX geltenden UIC-Merkblattes.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/5]

1.4.2.2.8 Der Beförderer hat dafür zu sorgen, dass die Informationen, die gemäß Artikel 15a § 3 ATMF – Anhang G zum COTIF – und Artikel 5 der Anlage A ATMF der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) zur Verfügung gestellt werden, auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

1.4.3.5 Im Einleitungssatz vor dem Doppelpunkt einen Verweis auf eine Fußnote aufnehmen, die wie folgt lautet:

"* Der Betreiber des Kesselwagens darf die Organisation der Prüfungen gemäß Kapitel 6.8 an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) übertragen."

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.15]

Absatz b) streichen.

Der bisherige Absatz c) wird zu Absatz b). Am Ende des neuen Absatzes b) "." ändern in:

",".

Folgende neue Absätze hinzufügen:

"c) die Ergebnisse der in den Absätzen a) und b) vorgeschriebenen Tätigkeiten in der Tankakte aufgezeichnet werden;

- d) die dem Kesselwagen zugewiesene für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) über ein gültiges Zertifikat verfügt, das auch Gefahrgut-Kesselwagen umfasst;
- e) die Informationen, die gemäß Artikel 15a § 3 ATMF – Anhang G zum COTIF – und Artikel 5 der Anlage A ATMF der ECM zur Verfügung gestellt werden, auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 in der durch das informelle Dokument CE/GTP/5/INF.14 geänderten Fassung]

1.4.3 Einen neuen Unterabschnitt 1.4.3.8 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"1.4.3.8 Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 hat die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) insbesondere dafür zu sorgen, dass:

- a) die Instandhaltung des Tanks und seiner Ausrüstung in einer Weise sichergestellt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen die Vorschriften des RID erfüllt;
- b) die in Artikel 15a § 3 ATMF – Anhang G zum COTIF – und in Artikel 5 der Anlage A ATMF festgelegten Informationen auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen;
- c) die Instandhaltungsarbeiten betreffend den Tank und seine Ausrüstung in den Instandhaltungsunterlagen aufgezeichnet werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 in der durch das informelle Dokument CE/GTP/5/INF.14 geänderten Fassung]

Kapitel 1.8

1.8.3.11 In Absatz b), im fünften Spiegelstrich streichen:

"Wagenladung,".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 3.2

3.2.1 In der erläuternden Bemerkung zu Spalte (5), im ersten Spiegelstrich "Wagenladungen" ändern in:

"geschlossene Ladungen".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Tabelle A Bei der zweiten Eintragung der UN-Nummer 1202 in der Spalte (2) "EN 590:2009 + A1:2010" ändern in:

"EN 590:2013 + AC:2014" (zweimal).

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.12]

Kapitel 3.3

SV 660 Die Fußnote **6)** (bisherige Fußnote 5)) erhält folgenden Wortlaut:

- "⁶⁾ ECE-Regelung Nr. 67 (Einheitliche Bedingungen über die:
- I. Genehmigung zur speziellen Ausrüstung von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N, in deren Antriebssystem verflüssigte Gase verwendet werden;
 - II. Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N, die mit der speziellen Ausrüstung für die Verwendung von verflüssigten Gasen in einem Antriebssystem ausgestattet sind, in Bezug auf den Einbau dieser Ausrüstung)."

Kapitel 4.1

4.1.1.21.6 In der Spalte (2b) der Tabelle bei den Eintragungen für "UN 1202 Dieselkraftstoff" und "UN 1202 Heizöl, leicht" "EN 590:2009 + A1:2010" ändern in:

"EN 590:2013 + AC:2014".

[Referenzdokument: informelles Dokument WP.15/99/INF.12]

4.1.4.1

P 002 In der Sondervorschrift für die Verpackung **PP 7**, im ersten Satz streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

P 003 In der RID- und ADR-spezifischen Sondervorschrift für die Verpackung **RR 6**, im ersten Satz streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

P 207 In der RID- und ADR-spezifischen Sondervorschrift für die Verpackung **RR 6**, im ersten Satz streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 4.3

4.3.2.1.7 erhält folgenden Wortlaut:

"4.3.2.1.7 Die Tankakte muss vom Eigentümer oder Betreiber aufbewahrt werden, der in der Lage sein muss, diese Dokumente auf Anforderung der zuständigen Behörde vorzulegen, und sicherstellen muss, dass diese der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) zur Verfügung stehen. Die Tankakte, einschließlich der entsprechenden Informationen in Bezug auf die Tätigkeiten der ECM, muss während der gesamten Lebensdauer des Tanks geführt und bis 15 Monate

vorzulegen.

Die Tankakte

nach der Außerbetriebnahme des Tanks aufbewahrt werden.

Bei einem Wechsel des Eigentümers_oder Betreibers während der Lebensdauer des Tanks ist die Tankakte unverzüglich |
an den neuen Eigentümer oder Betreiber zu übergeben.

Kopien der Tankakte oder aller notwendigen Dokumente sind dem Sachverständigen für Tankprüfungen nach Absatz 6.8.2.4.5 oder 6.8.3.4.18 zu den wiederkehrenden oder außerordentlichen Prüfungen zur Verfügung zu stellen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

Kapitel 5.2

5.2.1.5 Im zweiten Unterabsatz streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

5.2.2.1.8 Im Satz nach der Überschrift streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 5.3

5.3.2.1.1 Im letzten Unterabsatz "eine Wagenladung" ändern in:

"eine geschlossene Ladung".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 5.4

5.4.1.1 In Absatz j), im zweiten Satz "eine Wagenladung" ändern in:

"eine geschlossene Ladung".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

5.4.2 [Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"Container-/Fahrzeugpackzertifikat".]

Im ersten Absatz "in Großcontainer" ändern in:

"in Containern".

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2015/11 in der geänderten Fassung]

[Im ersten Absatz einen zweiten Satz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in Fahrzeugen eine Seebeförderung folgt, darf dem Beförderungspapier ein Container-/Fahrzeugpackzertifikat nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes¹¹⁾¹²⁾ beigegeben werden."

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.12]]

[Im zweiten Satz des zweiten Absatzes nach "des Containers" einfügen:

"oder Fahrzeugs".

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.12]]

Die Bem. wird zu Bem. 1.

Eine neue Bem. 2 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"2. Für Zwecke dieses Abschnitts schließt der Begriff «Fahrzeuge» Wagen ein."

[Referenzdokument: informelles Dokument CE/GTP/5/INF.12]

5.4.3.3 erhält folgenden Wortlaut:

"5.4.3.3 Vor Antritt der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer unter Berücksichtigung der ihm vom Beförderer zur Verfügung gestellten Informationen über gefährliche Güter im Zug die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Zwischenfall zu ergreifenden Maßnahmen einsehen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/5]

Kapitel 7.3

7.3.3.2.4 In der zusätzlichen Vorschrift **AP 7** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.3.3.2.5 In der zusätzlichen Vorschrift **AP 7** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.3.3.2.6 In der zusätzlichen Vorschrift **AP 7** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Kapitel 7.5

7.5.1.4

streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.5.11

In Sondervorschrift **CW 4** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

In Sondervorschrift **CW 16** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

In Sondervorschrift **CW 17** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

In Sondervorschrift **CW 31** streichen:

"Wagenladung oder".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Anlage II

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

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

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr Helmut **Rein**
Mr Alfons **Hoffmann**
Mr Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

Mr Othmar **Krammer**
Mr Gerhard **Mayer**

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegovina/Bosnia-Herzegovina

Mr Dragan **Zelenković**
Mr Mladen **Kuravica**

Croatie/Kroatien/Croatia

Ms Snježana **Josipović**
Mr Branko **Mikulić**
Mr Damir **Lazor**
Mr Josip **Kvesić**
Mr Ratko **Batinić**
Ms Marija **Viličić**

Danmark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**
Mr Steen Riis **Thomsen**

Espagne/Espanien/Spain

Ms Silvia **García Wolfrum**
Mr Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Ms Anu **Häkkinen**

France/Frankreich/France

Mr Claude **Pfauvadel**

Mr Michel **Korhel**

Hongrie/Ungarn/Hungary

Ms Árpádné **Hudák**

Lettonie/Lettland/Latvia

Ms Marianna **Heislere**

Mr Dainis **Lacis**

Mr Valerijs **Stuppe**

Lituanie/Litauen/Lithuania

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

Ms Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Henk **Langenberg**

Ms Catheleyne **Puts**

Mr Benjamin **Beldman**

Mr Sebe **Buitenkamp**

Pologne/Polen/Poland

Ms Joanna **Dolińska**

Mr Henrik **Ognik**

Mr Szczepan **Budzyński**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr Luboš **Knížek**

Mr Vladimír **Hájek**

Roumanie/Rumänien/Romania

Mr Gheorghe **Plavitu**
Mr Mario **Rimniceanu**
Ms Silvica **Nica**
Ms Ana-Maria **Dascalu**
Mr Eduard **Cobuz**
Mr Mihai **Moisa Viorel**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Mr Ian **Boddington**
Mr Arne **Bale**

Suède/Schweden/Sweden

Mr Björn **Antonsson**

Serbie/Serbien/Serbia

Ms Sladana **Kostić**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Mr Colin **Bonnet**

Turquie/Türkei/Turkey

Mr Mehmet Bülent **Özçelik**
Mr Sinan **Oğuz**
Mr Yavuz Sultan Selim **Kulaksiz**
Mr Hasan **Özdemir**
Ms Hicran **Akgun**

Ukraine

Mr Vadym **Trepyton**
Ms Liudmyla **Trygub**

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

Russia/Russie/Russland

Mr Alexandr **Khristolyubov**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

Mr Roberto **Ferravante**

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

Mr Emmanuel **Ruffin**

Mr Kyriakos **Doulis**

Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

Mr Ehsan **Arfa**

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

CEFIC

Mr Torsten **Klein**

UIC

Mr Jean-Georges **Heintz**

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**

Mr Philippe **Laluc**

UIRR

Mr Ulrich **Lück**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr Jochen **Conrad**

Ms Katarina **Guricová**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Mr Werner **Küpper**
Mr David **Ashman**
Ms Irina **Peremota**
Ms Helena **Gizeleza**
