



INF. 6

17. November 2015

Original: Deutsch

RID: 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Zagreb, 23. bis 27. November 2015)

Thema: Übersicht über die laufenden Diskussionen in den mit der Beförderung gefährlicher Güter befassten Gremien der OSShD

Mitteilung des Sekretariats

1. Im Jahr 2015 fanden folgende Sitzungen der OSShD-Gremien im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter statt:
 - zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter" (Warschau, 16.-20. Februar 2015 und 19.-22. Mai 2015)
 - Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter" (Warschau, 1.-4. September 2015) und
 - OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (Warschau, 27.-29. Oktober 2015).
2. Folgende Staaten nahmen an den Beratungen der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe und der Expertenberatung der OSShD teil:

Aserbaidschan, Estland, Iran, Lettland, Litauen, Polen, Russische Föderation, Slowakei, Ukraine, Ungarn.

An den Beratungen der OSShD-Kommission für Transportrecht nahmen darüber hinaus folgende Staaten teil:

China, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Moldawien, Mongolei, Tadschikistan, Vietnam, Weißrussland.

Das Sekretariat der OTIF war in allen vier Sitzungen vertreten.

3. Das vorliegende Dokument gibt nur eine Übersicht über die laufenden Diskussionen zu den wichtigsten Themen in den OSShD-Gremien im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Die endgültigen Entscheidungen für die Ausgabe 2017 der Anlage 2 zum SMGS werden von der OSShD-Kommission für Transportrecht im Oktober 2016 getroffen.

Prinzipielle Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID

4. Die von der lettischen Delegation 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 findet sich im informellen Dokument INF.7.

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

5. Die Aufnahme einer analogen Bestimmung zu Unterabschnitt 1.1.4.6 RID in der Anlage 2 zum SMGS wurde erneut erörtert und wird der OSShD-Kommission für Transportrecht zur Annahme empfohlen. Im Gegensatz zum RID wird jedoch die Verwendung der deutschen, englischen oder französischen Sprache für die an Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern anzubringenden Kennzeichen und für die Angaben in den Anlagen zum Beförderungspapier nur auf freiwilliger Basis vorgeschrieben.
6. Das Sekretariat der OTIF bat darum, auch in der Anlage 2 zum SMGS die Sprachenregelung in Unterabschnitt 1.1.4.6 verpflichtend vorzuschreiben, und wies darauf hin, dass eines der Ziele der OSShD darin bestehe, die Wettbewerbsfähigkeit transkontinentaler Eisenbahnstrecken zu verbessern. Diese Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber dem Seeschiff könne nur dann erreicht werden, wenn die Beförderungszeiten mit der Eisenbahn maßgeblich verkürzt würden. Lange Standzeiten an der Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen wegen Kennzeichen, die nicht in deutscher, englischer oder französischer Sprache erscheinen, müssten daher unbedingt vermieden werden.
7. Auch bei einem der regelmäßig stattfindenden Treffen zwischen den Leitungsebenen des Komitees der OSShD und des Sekretariats der OTIF wurde auf diesen Punkt hingewiesen. Von Seiten des Komitees der OSShD wurde daraufhin vorgeschlagen, diese Frage auch der OSShD-Ministerkonferenz zu unterbreiten.

Beförderung gefährlicher Güter in anderen als Güterzügen

8. Für die Ausgabe 2015 des RID wurde entschieden, dass die Vorschriften betreffend die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen im Kapitel 7.7 gestrichen werden und nur im Kapitel 1.1 aufgeführt und ergänzt werden. In der Anlage 2 zum SMGS wurden diese Änderungen nicht nachvollzogen.
9. Der Vertreter Lettlands bereitete einen Textvorschlag mit dem Ziel der Angleichung der Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS an die entsprechenden Vorschriften des RID vor. Dabei wurde darauf aufmerksam gemacht, dass diese Vorschriften in der Praxis keine Anwendung in den OSShD-Staaten finden können, da im SMPS die Beförderung gefährlicher Güter in Personenzügen grundsätzlich untersagt sei.

Sicherheitspflichten der Beteiligten nach Kapitel 1.4

10. Der Abschnitt 1.4.3, der die Pflichten der anderen als der Hauptbeteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter festlegt, hat in der Anlage 2 zum SMGS und im RID fast den gleichen Wortlaut. In der Anlage 2 zum SMGS gilt er jedoch nur für Estland, Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei und Ungarn. Die anderen SMGS-Vertragsstaaten kennen nur die Hauptbeteiligten nach Abschnitt 1.4.2: den Absender, den Beförderer und den Empfänger. Dies führt dazu,

dass dem Absender in der Anlage 2 zum SMGS auch Pflichten obliegen, die im RID anderen Beteiligten zugewiesen sind. Die Situation ist vor allem für die oben erwähnten Staaten unklar, weil viele Pflichten in der Anlage 2 zum SMGS sowohl bei einem Hauptbeteiligten (meistens dem Absender) als auch bei einem anderen Beteiligten aufgeführt sind.

11. Das Sekretariat der OTIF wies auf dieses Problem in den Sitzungen der OSShD-Gremien hin und erklärte, dass eine doppelte Zuordnung von Pflichten unter allen Umständen vermieden werden sollte.
12. Der Vertreter Lettlands bereitete daraufhin einen Vorschlag auf Angleichung des Kapitels 1.4 der Anlage 2 zum SMGS an das RID vor. Er schlug ebenfalls vor, einen neuen Absatz am Ende der Auflistung der Pflichten des Absenders hinzuzufügen, wonach dem Absender die in Abschnitt 1.4.3 aufgeführten Pflichten obliegen, wenn er die Dienste anderer Beteiligter nicht in Anspruch nimmt.
13. Das Thema der Zuordnung der Pflichten wird im Jahr 2016 weiter diskutiert werden.

Übergangsvorschrift 1.6.3.27 und Sondervorschrift TE 22

14. Für die Ausgabe 2015 des RID war die Sondervorschrift TE 22 auf Antrag der Ukraine ergänzt worden, um eine Harmonisierung mit der Anlage 2 zum SMGS zu erzielen. Dabei wurde für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung die minimale Energieaufnahme von 130 kJ je Wagenende eingeführt. Es wurde leider vergessen, die Übergangsvorschrift 1.6.3.27 entsprechend anzupassen.
15. Die Übergangsvorschrift 1.6.3.27 a) legt fest, dass bei Kesselwagen und Batteriewagen für bestimmte Gase der Klasse 2 und bestimmte in flüssigem Zustand beförderte Stoffe der Klassen 3 bis 8, die vor dem 1. Januar 2005 gebaut wurden, die minimale Energieaufnahme je Wagenende 500 kJ betragen muss. Bei Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung würde dies bedeuten, dass für die vor dem 1. Januar 2005 gebauten Kesselwagen ein wesentlich höherer Wert der Energieaufnahme vorgeschrieben wäre.
16. Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird gebeten, über eine Ergänzung der Übergangsvorschrift 1.6.3.27 a) zu entscheiden, die die Möglichkeit der Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung berücksichtigen würde.

Sondervorschrift 242 – Beförderung von Schwefel

17. Gemäß Sondervorschrift 242 RID und Anlage 2 zum SMGS unterliegt Schwefel nicht den Vorschriften der jeweiligen Regelungen, wenn der Stoff in besonderer Form (z.B. Perlen, Granulat, Pellets, Pastillen oder Flocken) vorliegt. Eine Fußnote zu dieser Sondervorschrift in der Anlage 2 zum SMGS besagt aber, dass diese Vorschrift für Beförderungen durch das Hoheitsgebiet Kasachstans, der Russischen Föderation, der Ukraine und Weißrusslands nicht angewendet wird.
18. Die Vertreter der Russischen Föderation und der Ukraine erklärten, dass sich Schwefel entzünden könne, auch wenn er in einer der oben genannten besonderen Formen vorliege. In beiden Ländern sei es bereits zu Unfällen während der Beförderung von Schwefel in Form von Pellets, Granulat u.ä. gekommen.
19. Das Sekretariat der OTIF bat die russische Delegation, einen entsprechenden Antrag mit statistischen Daten an den UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter mit dem Ziel einer eventuellen Neubeurteilung der Beförderungsvorschriften für UN 1350 Schwefel zu richten.

Sondervorschrift 274

20. In der Anlage 2 zum SMGS ist die Sondervorschrift 274, die eine Ergänzung der offiziellen Benennung für die Beförderung mit der technischen Benennung des Gutes vorschreibt, zusätzlich den UN-Nummern 2985, 2986 und 2988 zugeordnet.
21. Das Sekretariat der OTIF wies darauf hin, dass die Zuordnung der Sondervorschrift 274 in der Vergangenheit für alle Verkehrsträger harmonisiert worden sei. Dies bedeute für die Zukunft, dass die Sondervorschrift 274 nur dann zugeordnet werden könne, wenn dies auch in den UN-Modellvorschriften der Fall sei. Damit sollen Schwierigkeiten bei verkehrsträgerübergreifenden Beförderungen verhindert werden.
22. Die Delegationen wurden aufgefordert, dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag auf Zuordnung der Sondervorschrift 274 zu den UN-Nummern 2985, 2986 und 2988 zu unterbreiten, falls die Angabe der technischen Benennung bei diesen UN-Nummern für die SMGS-Vertragsstaaten tatsächlich erforderlich sei.

TU 21 – Beförderung von Phosphor

23. Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung beschloss in ihrer Herbsttagung 2015, den Wortlaut der Sondervorschrift TU 21 zu ändern, um klarzustellen, dass folgende drei Optionen ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau für die Tankbeförderung von UN 1381 Phosphor, weiß oder gelb, unter Wasser oder in Lösung und UN 2447 Phosphor, weiß, geschmolzen bieten:
 - a) die Verwendung einer Wasserschicht von mindestens 12 cm,
 - b) die ausschließliche Verwendung einer Stickstoffüberdeckung oder
 - c) die Verwendung einer Kombination aus Wasser und einer Stickstoffüberdeckung.
24. Die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS unterstützte diesen Wortlaut, jedoch mit dem Unterschied, dass in der Anlage 2 zum SMGS für Kesselwagen eine Wasserschicht von mindestens 30 cm anstatt 12 cm vorgeschrieben wird.
25. Darüber hinaus machte die Russische Föderation bei der Oktober-Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht darauf aufmerksam, dass der aktuelle Wortlaut der Sondervorschrift TU 21 in der Anlage 2 zum SMGS für Kesselwagen eine Wasserschicht von mindestens 60 cm vorsehe, wenn die erwartete Umgebungstemperatur während der Beförderung 40 °C übersteige.
26. Die Delegationen wurden gebeten, diese Frage intern zu analysieren, damit sie in den nächsten Sitzungen weiter diskutiert werden kann.

Absatz 5.4.1.2.2 – Dokumentation – Zusätzliche Vorschriften für die Klasse 2

27. In Absatz 5.4.1.2.2 der Anlage 2 zum SMGS gibt es für die Klasse 2 eine zusätzliche Vorschrift e), die festlegt, dass bei der Beförderung von leeren Kesselwagen, die verflüssigte Gase der Klassifizierungscode 2A, 2O, 2F, 2TF, 2TC, 2TO, 2TFC und 2TOC enthalten haben, im Beförderungspapier der Restdruck im Tank nach dem Entladen in MPa oder bar angegeben werden muss.
28. Der Vertreter der Russischen Föderation wurde gebeten, der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Tabelle der redaktionellen Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID

29. Das Sekretariat der OTIF informierte in den OSShD-Gremien über die laufenden Arbeiten des Sekretariates an der russischen Fassung der Ausgabe 2015 des RID. Es werde erwartet, dass die russische Fassung des RID ab April 2016 zur Verfügung stehen werde. Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen, die Diskussion über die Tabelle der redaktionellen Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID auf die zweite Hälfte des Jahres 2016 zu verschieben. Da die russische Fassung des RID auf den russischen Fassungen des ADR und der UN-Modellvorschriften basiere, sei mit vielen redaktionellen Unterschieden zu rechnen. Die Tabelle sollte daher gründlich überarbeitet und analysiert werden.

Vergleichende Tabelle der Normen

30. Im Jahr 2015 fingen die OSShD-Gremien Arbeiten an einer vergleichenden Tabelle der EN-Normen und der entsprechenden GOST-Normen an, mit dem Ziel, die Äquivalenz der Normen zu analysieren und die Verweise auf Normen im Regelwerk zu ergänzen. Dabei wurde betont, dass die meisten GOST-Normen keine nationalen, sondern regionale Normen seien und in den Staaten der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten gelten.
31. Die Arbeiten an der vergleichenden Tabelle der Normen werden im Jahr 2016 fortgeführt, wobei in der Februar-Sitzung der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS eine parallele Arbeitsgruppe der Tank- und Normenexperten stattfinden sollte.

Zukünftige Arbeiten

32. Im Jahr 2016 wird die Harmonisierungsarbeit zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID in je zwei Sitzungen der zeitweiligen OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS (Warschau, 16.-19. Februar 2016 und Tallinn, 30. Mai – 3. Juni 2016) und der Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS (Warschau, 23.-26. August 2016 und 11.-12. Oktober 2016) fortgeführt werden. Die endgültigen Entscheidungen für die Ausgabe 2017 der Anlage 2 zum SMGS werden dann in der Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht (Warschau, 13.-14. Oktober 2016) getroffen.
-