



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

**OTIF/RID/RC/2018-A**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150)

10. April 2018

Original: Englisch

**RID/ADR/ADN**

**Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE**

**Bern, 12. bis 16. März 2018**

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/, gefolgt von der Jahreszahl und einer laufenden Nummer, erwähnten Dokumente werden, sofern nichts anderes angegeben ist, von der UNECE unter der Dokumentenbezeichnung ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, gefolgt von der Jahreszahl und derselben laufenden Nummer, herausgegeben.

## INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
I. Teilnehmer .....	1 – 3	4
II. Annahme der Tagesordnung (TOP 1) .....	4	4
III. Tanks (TOP 2) .....	5 – 7	4
IV. Normen (TOP 3) .....	8 – 11	5
V. Interpretation des RID/ADR/ADN (TOP 4) .....	12 – 17	6
A. Anwendung der Sondervorschrift CW 24/CV 24 .....	12 – 14	6
B. Verwendung gebrauchter Verpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter .....	15	7
C. Abweichungen und Ergänzungen bei Gefahrzetteln und Großzetteln (Placards) .....	16 – 17	7
VI. Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN (TOP 5) .....	18 – 54	7
A. Offene Fragen .....	18 – 22	7
1. Zusätzliche Vorschriften für Güter der Klasse 1 in Unterabschnitt 5.2.1.5: Für Kennzeichen zu verwendende Sprachen .....	18	7
2. Änderung zu Absatz 1.1.3.6.3 .....	19	8
3. Änderungen zum RID/ADR für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 .....	20	8
4. Neue Regelungen zum Prüfbericht für Lithiumbatterien .....	21	8
5. Konkretisierung der Anforderungen an den Eigenschutz von Verschlussventilen in Unterabschnitt 4.1.6.8 .....	22	8
B. Neue Anträge .....	23 – 54	8
1. Online-Auffrischungsschulung für Führer von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden .....	23 – 26	8
2. Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen beladenen Wagen und Containern .....	27 – 30	9
3. Farbe des Kennzeichens für erwärmte Stoffe gemäß Abschnitt 5.3.3 .....	31 – 32	10
4. Erhöhung des höchstzulässigen inneren Drucks von Druckgaspackungen .....	33 – 35	10
5. Verweise auf Richtlinien in Unterabschnitt 6.2.4.1 .....	36 – 38	10
6. Neue Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 836 .....	39 – 43	11
7. Begriffsbestimmung von "Flammpunkt" .....	44 – 46	11
8. Änderung der Sondervorschrift CW 36/CV 36 in Abschnitt 7.5.11 .....	47	12
9. Angleichung der Sprachfassungen des RID/ADR .....	48 – 50	12
10. Verweise auf ECE-Regelungen im RID/ADR/ADN .....	51	12
11. Vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter angenommene Korrekturen .....	52	12
12. Änderungen in Absatz 5.4.1.1.1 .....	53	12
13. Ausstellungsverpackungen mit begrenzten Mengen .....	54	13
VII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6) .....	55 – 68	13
A. Beförderung von Druckgefäßen, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika (DOT) zugelassen sind .....	55 – 57	13
B. Bericht der informellen Arbeitsgruppe über die Definition der Begriffe "Risiko" und "Gefahr" im Kontext des RID/ADR/ADN .....	58 – 61	13
C. Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Aktualisierung der Architektur für Gefahrgut-Telematik .....	62 – 66	14

	Absätze	Seite
D. Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Verringerung des Risiko eines BLEVE während der Beförderung gefährlicher Güter	67 – 68	15
VIII. Unfall- und Risikomanagement (TOP 7) .....	69 – 79	15
A. Aktivitäten der zweiten Phase der TDG Roadmap (Fahrplan "Gefahrgut") .....	69 – 73	15
B. Verbesserung der Berichterstattungssysteme für Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter .....	74 – 79	16
IX. Zukünftige Arbeiten (TOP 8) .....	80	17
X. Verschiedenes (TOP 9) .....	81 – 84	17
A. Befüllung von Flüssiggasflaschen durch Privatpersonen oder Unternehmen zur eigenen Versorgung .....	81 – 83	17
B. Würdigungen .....	84	17
XI. Genehmigung des Berichts (TOP 10) .....	85	17
 <u>Anlagen</u>		
I. Bericht der Tank-Arbeitsgruppe <sup>1</sup> .....		18
II. Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 .....		19
III. Korrekturen und Änderungen zu den Dokumenten OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 und ECE/TRANS/WP.15/240 .....		27
A. Korrekturen zu den Dokumenten OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 und ECE/TRANS/WP.15/240 .....		27
B. Änderungen zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 .....		29
IV. Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021 .....		30
V. Leitfaden für die Anwendung der Norm EN 13094:2015 zur Einhaltung der Vorschriften des ADR 2017 und 2019 .....		31

---

<sup>1</sup> Aus praktischen Gründen wurde die Anlage I als Addendum mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/2018-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1 veröffentlicht.

## I. TEILNEHMER

1. Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE hat vom 12. bis 16. März 2018 unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) in Bern stattgefunden.
2. In Übereinstimmung mit Artikel 1 a) der Geschäftsordnung der Gemeinsamen Tagung (OTIF/RID/RC/2008-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2) haben Vertreter der folgenden Staaten mit vollen Rechten an den Arbeiten dieser Tagung teilgenommen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Türkei und Vereinigtes Königreich.
3. In Übereinstimmung mit Artikel 1 c) der Geschäftsordnung haben mit beratender Stimme an der Tagung teilgenommen:
  - a) die Europäische Union (Europäischen Kommission und Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA)) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD);
  - b) die folgenden nichtstaatlichen internationalen Organisationen:

Europäischer Flüssiggase-Verband (AEGPL), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäisches Komitee für Normung (CEN), Internationaler Verband der Hersteller von Anhängern und Aufbauten (CLCCR), *Council on Safe Transportation of Hazardous Articles* (COSTHA), Europäische Konferenz der Kraftstoffverteiler (ECFD), Verband der europäischen Gasflaschen-Hersteller (ECMA), Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), Internationale Straßentransport-Union (IRU), Internationale Tankcontainer-Organisation (ITCO), Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP).

## II. ANNAHME DER TAGESORDNUNG (TOP 1)

*Dokument:* RID-18001-RC – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 und Add.1

*Informelles Dokument:* INF.2 (Sekretariat)

4. Die Gemeinsame Tagung nimmt die vom Sekretariat in Rundschreiben RID-18001-RC (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 und Add. 1) in der durch das informelle Dokument INF.2 aktualisierten Fassung an. Im informellen Dokument INF.2 werden die informellen Dokumente INF.41 bis INF.47 hinzugefügt. Die Behandlung des informellen Dokuments INF.28 wird der Normen-Arbeitsgruppe übertragen.

## III. TANKS (TOP 2)

*Dokumente:* OTIF/RID/RC/2017-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2  
(Sekretariat)  
OTIF/RID/RC/2018/6 (Polen)  
OTIF/RID/RC/2018/8 (Vereinigtes Königreich)  
OTIF/RID/RC/2018/9 (UIP)  
OTIF/RID/RC/2018/11 (Frankreich)  
OTIF/RID/RC/2018/12 (Frankreich)  
OTIF/RID/RC/2018/13 (Frankreich)

*Informelle Dokumente:* INF.6 (Frankreich)  
 INF.9 (Frankreich)  
 INF.10 (Niederlande)  
 INF.11 (Vereinigtes Königreich)  
 INF.17 (UIC)  
 INF.19 (Sekretariat der OTIF)  
 INF.24 (UIC)  
 INF.32/Rev.1 (Frankreich)  
 INF.36 (Deutschland)  
 INF.40 (Frankreich)  
 INF.41 (Vereinigtes Königreich)

5. Die Prüfung dieser Dokumente wird der Tank-Arbeitsgruppe übertragen, die vom 12. bis 14. März 2018 unter dem Vorsitz von Herrn A. Bale (Vereinigtes Königreich) tagt.

*Informelles Dokument:* INF.47 (Bericht der Arbeitsgruppe)

6. Die Gemeinsame Tagung schließt sich den Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe an, deren Bericht in der Anlage I als Addendum 1 zu diesem Bericht wiedergegeben ist. Die Anträge 1, 2, 3, 5, 6, 7 (in der geänderten Fassung), 8 und 10 werden für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 angenommen (siehe Anlagen II und III). Der Antrag 9 wird für eine Inkraftsetzung im Jahr 2021 angenommen (siehe Anlage IV). Der Antrag 4 betreffend die Veröffentlichung des Leitfadens für die Anwendung der Norm EN 13094:2015 zur Einhaltung der Vorschriften des ADR 2017 und 2019 auf der Website der UNECE wird ebenfalls angenommen (siehe Anlage V).
7. Auf eine vom Vertreter der ERA gestellte Frage zu Antrag 1 antwortet die Gemeinsame Tagung, dass mit "Schweißverfahren" diejenigen am Tank selbst gemeint seien.

#### **IV. NORMEN (TOP 3)**

*Dokumente:* OTIF/RID/RC/2018/7 (CEN)

*Informelle Dokumente:* INF.28 (AEGPL)  
 INF.29 (CEN)

8. Die Prüfung der Dokumente wird der Normen-Arbeitsgruppe übertragen, die in den Mittagspausen tagt.

*Informelles Dokument:* INF.45 (Bericht der Normen-Arbeitsgruppe)

9. Die Gemeinsame Tagung nimmt die von der Arbeitsgruppe formulierten Anträge mit folgenden Änderungen und Vorbehalten an:
- a) Anträge 1, 3, 4 und 6: für die Ausgabe 2019 des RID/ADR angenommen (siehe Anlage II), unter der Voraussetzung, dass die Ausgaben 2018 der darin in Bezug genommenen Normen vor dem 1. Juni 2018 verfügbar sind. Der Antrag 6 wird mit einer Korrektur der Daten in Spalte 4 (d. h. "31. Dezember" statt "30. Dezember") angenommen. Eine Folgeänderung zur Sondervorschrift TT 11 infolge des aktualisierten Verweises auf die Norm in Antrag 6 wird ebenfalls angenommen.
  - b) Anträge 2 und 5: für die Ausgabe 2019 des RID/ADR angenommen (siehe Anlage II). Der Antrag 5 wird mit einer Korrektur der Daten in Spalte 4 (d. h. "31. Dezember" statt "30. Dezember") angenommen.

- c) Antrag 7: angenommen (siehe Anlage II). Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass in der erläuternde Bemerkung zur Norm EN 12245:2009 + A1:2011 das im informellen Dokument INF.28 aufgeworfene Problem geregelt wird, indem der Bau von zweiteiligen Flaschen aus Verbundwerkstoffen für Flüssiggas (LPG) nicht mehr zugelassen wird. Der Vertreter der AEGPL erklärt, dass für diese Flaschen ein Ausmusterungsprogramm bestehe. Die Gemeinsame Tagung bittet ihn, bei der nächsten Tagung über die Fortschritte zu berichten.
10. Die Gemeinsame Tagung nimmt auch die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe aus den Abschnitten 5.1 und 5.2 des informellen Dokuments INF.45 zur Kenntnis. Der Vertreter Deutschlands erklärt sich bereit, der in Abschnitt 5.2 aufgeworfenen Frage bezüglich der Norm EN 590:2013 + A1:2017 nachzugehen.
11. Die Gemeinsame Tagung nimmt zustimmend Kenntnis von den von der Arbeitsgruppe in Abschnitt 5.4 des Berichts geäußerten Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die derzeitigen Arbeitsregelungen zur Überprüfung der Kompatibilität von Normenentwürfen mit den Anforderungen des RID/ADR/ADN als sehr zufriedenstellend erwiesen haben, und es wird festgestellt, dass dies größtenteils auf das hohe Maß an Sachkenntnis des CEN-Beraters zurückzuführen ist. Der Vertreter des CEN bestätigt, dass seine Organisation weiterhin das Sekretariat sowie administrative Unterstützung für die Normen-Arbeitsgruppe bereitstellen werde, über den Berater jedoch keine Kontrolle mehr haben werde. In Anbetracht dieser Entwicklungen bittet die Gemeinsame Tagung die Delegationen zu prüfen, ob das derzeitige Verfahren (siehe OTIF/RID/RC/2011-A/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2 in der durch OTIF/RID/RC/2013-A, Anlage III – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, Anlage III geänderten Fassung) überarbeitet werden sollte, und etwaige Vorschläge zur Herbsttagung vorzulegen.

## V. INTERPRETATION DES RID/ADR/ADN (TOP 4)

### A. Anwendung der Sondervorschrift CW 24/CV 24

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/5 (Polen)

*Informelle Dokumente:* INF.3 (Polen)  
INF.14 (CEFIC)

12. Die Gemeinsame Tagung bestätigt, dass Holzpaletten zum Verstauen organischer Peroxide, die nach den geltenden Vorschriften des RID/ADR verpackt sind, zugelassen sind. Es wird erwähnt, dass sich der Begriff "leicht entzündbare Werkstoffe" auf Füll- oder Polstermaterial (z. B. Heu, Papier, Pflanzenfasern usw.) bezieht.
13. Was die Notwendigkeit einer weiteren Klarstellung des bestehenden Wortlauts der Sondervorschrift CW 24/CV 24 4 anbelangt, so wird der Vorschlag des CEFIC grundsätzlich unterstützt. Die Gemeinsame Tagung vertritt jedoch die Auffassung, dass dieser noch weiterentwickelt werden sollte, und bittet die Vertreter Polens und des CEFIC der nächsten Tagung ein offizielles Dokument mit einem überarbeiteten Vorschlag vorzulegen, der den vorgebrachten Bemerkungen Rechnung trägt.
14. Zu den im RID/ADR festgestellten Abweichungen in Bezug auf die Anwendung der Sondervorschrift CW 24/CV 24 auf die UN-Nummern 1796, 1826 und 2031 und in Anbetracht der Tatsache, dass die Frage bereits in der Vergangenheit aufgeworfen wurde und keine Begründung dafür gefunden werden konnte, empfiehlt die Gemeinsame Tagung, die drei Eintragungen für die RID/ADR-Ausgaben 2019 wie folgt anzugleichen:

- a) Im RID sollte die Sondervorschrift CW 24 bei den UN-Nummern 1796 und 1826, jeweils Verpackungsgruppe II gestrichen werden (siehe Anlage II). Die Gemeinsame Tagung empfiehlt, dass dieser Beschluss vom RID-Fachausschuss bei seiner nächsten Tagung bestätigt wird.
- b) Im RID/ADR sollte die Sondervorschrift CW 24/CV 24 der zweiten Eintragung der UN-Nummer 2031 zugeordnet werden (siehe Anlage II). Die Gemeinsame Tagung empfiehlt, dass diese Entscheidung vom RID-Fachausschuss und von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter bei ihren nächsten Tagungen bestätigt wird.

## **B. Verwendung gebrauchter Verpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter**

*Informelles Dokument:* INF.39 (Frankreich)

- 15. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass diese Frage von den Vertragsparteien unterschiedlich behandelt wird (z. B. durch Ausnahmeregelungen, die in multilateralen Sondervereinbarungen oder in Artikel 6 der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland festgelegt sind). Nach einem Meinungsaustausch begrüßt die Gemeinsame Tagung den Vorschlag des Vertreters Frankreichs, einen Fragebogen auszuarbeiten, der an alle Vertragsparteien verteilt werden soll, um Informationen über die derzeitigen Praktiken zu sammeln und Wege zu einer Harmonisierung auf internationaler Ebene zu sondieren.

## **C. Abweichungen und Ergänzungen bei Gefahrzetteln und Großzetteln (Placards)**

*Informelle Dokumente:* INF.16 und INF.43 (UIC)

- 16. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag im informellen Dokument INF.43 für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an, wobei die englische Fassung an die anderen sprachlichen Fassungen angepasst wird (siehe Anlage II).
- 17. Der Vertreter der Russischen Föderation informiert die Gemeinsame Tagung, dass die russische Übersetzung des Wortes "Großzettel (Placard)" im RID/ADR/ADN nicht korrekt sei. In Anbetracht der Tatsache, dass der Text der UN-Modellvorschriften ebenfalls korrigiert werden müsste, bittet die Gemeinsame Tagung ihn, einen offiziellen Antrag an den UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter zu richten.

## **VI. ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID/ADR/ADN (TOP 5)**

### **A. Offene Fragen**

#### **1. Zusätzliche Vorschriften für Güter der Klasse 1 in Unterabschnitt 5.2.1.5: Für Kennzeichen zu verwendende Sprachen**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/1 (Deutschland)

- 18. Die Gemeinsame Tagung nimmt die im Dokument Deutschlands enthaltene Option 1 für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II). Es wird festgestellt, dass diese Option die Verwendung weiterer Sprachen neben Deutsch, Englisch oder Französisch nicht ausschließt, sofern der Text auch in Deutsch, Englisch oder Französisch erscheint.

## **2. Änderung zu Absatz 1.1.3.6.3**

*Informelles Dokument:* INF.8 (Deutschland)

19. Die Gemeinsame Tagung nimmt die im informellen Dokument INF.8 vorgeschlagene Änderung des Absatzes 1.1.3.6.3 unverändert für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II).

## **3. Änderungen zum RID/ADR für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019**

*Informelles Dokument:* INF.20 (Sekretariate der UNECE und der OTIF)

20. Die Gemeinsame Tagung nimmt die im informellen Dokument INF.20 aufgeführten Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN unverändert für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II).

## **4. Neue Regelungen zum Prüfbericht für Lithiumbatterien**

*Informelles Dokument:* INF.37 (Deutschland)

21. Die Gemeinsame Tagung nimmt die von Deutschland vorgeschlagene Übergangsvorschrift, mit der die Beförderung von Lithiumzellen und -batterien, welche die Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7 g) nicht erfüllen, bis zum 31. Dezember 2019 zugelassen wird, für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II).

## **5. Konkretisierung der Anforderungen an den Eigenschutz von Verschlussventilen in Unterabschnitt 4.1.6.8**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/2 (Deutschland)

*Informelles Dokument:* INF.44 (EIGA)

22. Die Gemeinsame Tagung nimmt den im informellen Dokument INF.44 enthaltenen Änderungsantrag zu Unterabschnitt 4.1.6.8 für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II).

## **B. Neue Anträge**

### **1. Online-Auffrischungsschulung für Führer von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/10 (IRU)

23. Die Ansichten zum Antrag betreffend die Aufnahme von Vorschriften, mit denen eine Online-Schulung für die Auffrischungsschulung zugelassen werden soll, sind geteilt. Einige Delegationen vertreten die Auffassung, dass es nicht notwendig sei, solche Bestimmungen einzuführen, da sie von den zuständigen Behörden auf nationaler Ebene geregelt werden könnten. Andere hingegen stellen fest, dass das ADR/ADN für den Fall, dass Online-Schulungen erlaubt werden sollten, Mindestanforderungen vorgeben sollte, um in allen Ländern ein gleiches Anforderungs- und Qualitätsniveau zu gewährleisten, da die Schulungsnachweise von den Vertragsparteien gegenseitig anerkannt würden. Es wird daran erinnert, dass dieselbe Frage bereits bei der 103. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter angesprochen wurde und dass diese Frage auch mit der Ausbildung von Sachverständigen gemäß Kapitel 8.2 des ADN zusammenhängt.
24. Nach der Diskussion kann die Gemeinsame Tagung keine Einigung zu dem im Dokument OTIF/RID/RC/2018/10 enthaltenen Textvorschlag erzielen.

25. Der Vertreter der IRU wird gebeten, zwischen den Tagungen mit interessierten Delegationen zusammenzuarbeiten, um den Antrag unter Berücksichtigung der vorgebrachten Kommentare weiterzuentwickeln. Er wird insbesondere gebeten, bei der Ausarbeitung des vorzuschlagenden Vorschriftentextes unter anderem auf folgende Aspekte einzugehen:
- a) Klärung der Frage, ob "E-Learning" als "Fernunterricht" oder "computergestütztes Lernen" zu verstehen ist;
  - b) klare Angabe, ob die vorgeschlagene E-Learning-Methodik nur für den theoretischen Teil des Kurses oder für die Prüfung oder beides verwendet werden soll;
  - c) Erläuterung der Maßnahmen, die zur Überprüfung des Anwesenheitsgrads sowie der Identität der Teilnehmer des Kurses oder der Prüfung zu ergreifen sind (d. h. Maßnahmen, die vermeiden sollen, dass eine andere Person die Schulung im Namen einer bestimmten Person absolvieren kann);
  - d) Lieferung von Informationen, wie die Kurse organisiert werden sollten, um in allen Ländern ein gleiches Anforderungs- und Qualitätsniveau zu gewährleisten;
  - e) Berücksichtigung der Erfahrungen und Erkenntnisse aus Ländern, in denen E-Learning getestet wurde (z. B. Österreich, Niederlande, Russische Föderation).
26. Der Vertreter der IRU erklärt, dass er mit einem überarbeiteten Vorschlag und einer Präsentation, mit der veranschaulicht werden sollte, wie einige der von verschiedenen Delegationen geäußerten Bedenken ausgeräumt werden können, auf die Angelegenheit zurückkommen werde.

## **2. Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen beladenen Wagen und Containern**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/14 (Schweden)

*Informelles Dokument:* INF.7 (Schweden)

27. Die Gemeinsame Tagung stimmt dem Antrag, das Kennzeichen für begrenzte Mengen (LQ) an Wagen und Containern vorzuschreiben, in denen mehr als 8 Tonnen gefährliche Güter in begrenzten Mengen zusammen mit anderen vollständig den Vorschriften unterliegenden gefährlichen Gütern befördert werden, nicht zu.
28. Die meisten Delegationen, die das Wort ergreifen, weisen darauf hin, dass gefährliche Güter, die in begrenzten Mengen befördert werden dürfen, eine geringe Gefahr während der Beförderung darstellten, und vertreten die Auffassung, dass die Anbringung des LQ-Kennzeichens die Sicherheit nicht erhöhen würde, da das Kennzeichen keinen Hinweis auf die Art der von den beförderten Gütern ausgehenden Gefahr gebe. Andere Delegationen sind der Ansicht, dass dasselbe Argument verwendet werden könne, um den Nutzen der orangefarbenen Tafeln in Frage zu stellen. Es wird jedoch festgestellt, dass in den Fällen, in denen die Anbringung orangefarbener Tafeln vorgeschrieben ist, die Angaben über die Art der beförderten Güter in das Beförderungspapier aufgenommen werden müssen, während dies bei gefährlichen Gütern, die in begrenzten Mengen befördert werden, nicht der Fall ist.
29. Einige andere Delegationen wiederum vertreten die Auffassung, dass der Vorschlag Schwedens die Sicherheit erhöhen würde, da er vor dem Vorhandensein von gefährlichen Gütern, die in beträchtlichen Mengen unter den Regeln für "begrenzte Mengen" befördert werden, warnen würde. Dies könnte beispielsweise interessant sein, wenn Straßentunnel durchfahren würden.

30. Die Vertreterin Schwedens erklärt, dass sie die vorgebrachten Bemerkungen berücksichtigen und mit einem neuen Vorschlag auf die Angelegenheit zurückzukommen werde.

### **3. Farbe des Kennzeichens für erwärmte Stoffe gemäß Abschnitt 5.3.3**

*Informelles Dokument: INF.4 (Frankreich)*

31. Die Gemeinsame Tagung stimmt dem Änderungsantrag zur französischen Fassung des Abschnitts 5.3.3. des RID/ADR/ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 zu (siehe Anlage II).
32. Es wird festgestellt, dass dieselbe Änderung auch für den Unterabschnitt 5.3.2.2 der UN-Modellvorschriften gilt. Der Vertreter Frankreichs wird gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter einen Vorschlag zur Prüfung zu unterbreiten.

### **4. Erhöhung des höchstzulässigen inneren Drucks von Druckgaspackungen**

*Informelles Dokument: INF.5 (FEA)*

33. Die meisten Delegationen, die das Wort ergreifen, bevorzugen die Option 2 im informellen Dokument INF.5, da diese eine Angleichung der Vorschriften des RID/ADR/ADN mit den Vorschriften der Richtlinie 75/234/EG ermöglichen und damit zu einer Verbesserung der Harmonisierung der für Druckgaspackungen geltenden Vorschriften führen.
34. Es wird jedoch festgestellt, dass im Falle einer Annahme des Vorschlags in Option 2 nur eine Harmonisierung im Anwendungsbereich des RID/ADR/ADN erreicht werden kann, sofern die Bestimmungen der UN-Modellvorschriften nicht entsprechend geändert werden. Die Gemeinsame Tagung bittet die Vertreter der Industrie zu prüfen, ob eine weltweite Anwendung derselben Vorschriften notwendig ist. Sollte dies der Fall sein, schlägt sie vor, dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter einen Antrag zu unterbreiten.
35. Die Gemeinsame Tagung bittet die FEA, der Herbsttagung einen offiziellen Antrag zu unterbreiten.

### **5. Verweise auf Richtlinien in Unterabschnitt 6.2.4.1**

*Informelle Dokumente: INF.12 (Russische Föderation)  
INF.25 (ECMA, EIGA)*

36. Der Vertreter des CEN erläutert, dass in der Vergangenheit Arbeiten aufgenommen worden seien, um die Anlagen der Richtlinien 84/525/EWG und 84/527/EWG in CEN-Normen zu überführen, dass das Projekt aber angesichts der Schwierigkeiten während des Verfahrens aufgegeben worden sei.
37. Angesichts der Tatsache, dass die Anlagen zu diesen Richtlinien öffentlich zugänglich sind und von der verarbeitenden Industrie in hohem Maße verwendet werden, und angesichts der Entscheidung bei der Frühjahrstagung 2011 (siehe OTIF/RID/RC/2011-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122 Absätze 20 und 21) kommt die Gemeinsame Tagung zu dem Schluss, dass die Verweise auf die Richtlinien erst dann gestrichen werden sollten, wenn alternative Texte zur Verfügung stehen oder zusätzliche Begründungen für ihre Streichung sowie detaillierte Informationen über die Folgen einer solchen Streichung vorliegen.
38. Die Gemeinsame Tagung bittet den Vertreter Russlands den vorgebrachten Bemerkungen Rechnung zu tragen und der nächsten Tagung ein offizielles Dokument mit einem überarbeiteten Antrag zu unterbreiten.

## 6. Neue Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 836

*Informelles Dokument: INF.15 (Spanien)*

39. Einige Delegationen begrüßen den Vorschlag Spaniens und weisen darauf hin, dass ähnliche Probleme bei anderen Eintragungen festgestellt worden seien, die eine Überprüfung rechtfertigen würden, ob die Grundsätze für die Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr einheitlich angewendet werden. In Fällen von Eintragungen, die diesen Grundsätzen nicht folgen, sei es nach ihrer Ansicht ratsam zu prüfen, ob diese Fälle begründet sind.
40. Andere Delegationen unterstreichen, dass das derzeitige System schon seit langem bestehe und bei den Einsatzkräften gut bekannt sei. Sie äußern ihre Besorgnis über die unbeabsichtigten Folgen einer Änderung der bestehenden Grundsätze (z. B. in Fällen, in denen die doppelte Angabe der Gefahrenziffer derzeit als Hinweis auf den Schweregrad der Gefahr verwendet wird) und vertreten die Auffassung, dass Änderungen nur von Fall zu Fall und nur dann berücksichtigt werden sollten, wenn sie von zusätzlichen Daten begleitet werden.
41. Es wird festgestellt, dass die Informationen, die durch die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr geliefert werden, nicht als eigenständige Informationen betrachtet werden sollten, sondern in Verbindung mit den Informationen, die durch andere Elemente, wie Großzettel, bereitgestellt werden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass auch Änderungen, die nur das RID betreffen, behandelt werden sollten.
42. Nach einigen Diskussionen bittet die Gemeinsame Tagung die Vertreterin Spaniens, der Herbsttagung einen überarbeiteten Vorschlag zu unterbreiten, der den vorgebrachten Bemerkungen Rechnung trägt.
43. Darüber hinaus bittet die Gemeinsame Tagung die Delegationen, die andere Fälle festgestellt haben, in denen eine Überprüfung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr erforderlich sein könnte, mit Spanien zusammenzuarbeiten und diese Fälle gegebenenfalls in den überarbeiteten Antrag für die Herbsttagung aufzunehmen. Die Gemeinsame Tagung könnte dann beurteilen, ob die festgestellten Probleme eine Überprüfung der Grundsätze für die Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr rechtfertigen oder ob sie weiterhin einzeln behandelt werden können.

## 7. Begriffsbestimmung von "Flammpunkt"

*Informelles Dokument: INF.18 (Deutschland)*

44. Der Vorschlag, eine Abkürzung für "Flammpunkt" einzuführen, findet keine Zustimmung. Einige Delegationen stellen die Notwendigkeit und Angemessenheit in Frage, zumal das Akronym "Fp" international nicht anerkannt sei. Andere Delegationen fragen nach den Entsprechungen in anderen Sprachen. Wieder andere Delegationen weisen darauf hin, dass die Begriffsbestimmung selbst geändert und um einen Hinweis auf die Verwendung von Zündquellen erweitert werden sollte, um sie so an die in internationalen Normen verwendete Definition anzugleichen.
45. Da die Begriffsbestimmung auch in den UN-Modellvorschriften enthalten ist, wird festgestellt, dass jeder Änderungsvorschlag dem UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter zur Kenntnis gebracht werden sollte.
46. In Anbetracht der Kommentare zieht der Vertreter Deutschlands seinen Vorschlag zurück, da eine auf das ADN begrenzte Lösung gefunden werden könne.

## **8. Änderung der Sondervorschrift CW 36/CV 36 in Abschnitt 7.5.11**

*Informelles Dokument: INF.21 (Schweiz)*

47. Der Vorschlag findet grundsätzliche Zustimmung, die meisten Delegationen halten jedoch Nachjustierungen für notwendig, bevor er angenommen werden kann. Der Vertreter Deutschlands stellt fest, dass die Industrie Probleme in Zusammenhang mit Paketdiensten sehe. Die Vertreter von EIGA und AEGPL erklären sich bereit, bei Partnern aus der Industrie nach Rat zu fragen und mit dem Vertreter der Schweiz gemeinsam einen überarbeiteten Antrag für die Herbsttagung auszuarbeiten. Weitere interessierte Delegationen werden gebeten, dem Vertreter der Schweiz ihre schriftlichen Bemerkungen zu übermitteln.

## **9. Angleichung der Sprachfassungen des RID/ADR**

*Informelles Dokument: INF.22 (Italien)*

48. Die Gemeinsame Tagung begrüßt das Dokument Italiens, hält jedoch die Zeit für zu knapp, um auf alle angesprochenen Fragen eingehen zu können. Der Vertreter Italiens wird gebeten, zur Herbsttagung ein offizielles Dokument vorzulegen und dabei zu trennen zwischen redaktionellen Fragen, Fragen, die weitere Analysen erfordern, und Fragen, die an den UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu richten sind.
49. Da in dem Dokument nur Änderungen des RID und des ADR behandelt werden, bittet die Gemeinsame Tagung den Vertreter Italiens darüber hinaus, in den überarbeiteten Antrag zudem auch alle für das ADN relevanten Änderungen aufzunehmen.
50. Die Gemeinsame Tagung bittet die Delegationen, dem Vertreter Italiens schriftlich ihre Bemerkungen zu übermitteln.

## **10. Verweise auf ECE-Regelungen im RID/ADR/ADN**

*Informelles Dokument: INF.30 (Sekretariat)*

51. Die Gemeinsame Tagung nimmt die vom Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 an (siehe Anlage II).

## **11. Vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter angenommene Korrekturen**

*Informelles Dokument: INF.31 (Sekretariat)*

52. Die Gemeinsame Tagung nimmt von den Korrekturen Kenntnis, die vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter für die 20. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften angenommen wurden und die auch für die Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN relevant sind (siehe Anlage II).

## **12. Änderungen in Absatz 5.4.1.1.1**

*Informelle Dokumente: INF.33 (Ukraine)  
INF.35 (Sekretariat)*

53. Da der Vertreter der Ukraine an der Tagung nicht teilnimmt, beschließt die Gemeinsame Tagung, die Prüfung des Vorschlags auf die nächste Tagung zu verschieben, vorausgesetzt, dieser wird als offizielles Dokument vorgelegt.

### 13. Ausstellungsverpackungen mit begrenzten Mengen

*Informelles Dokument:* INF.46 (COSTHA)

54. Aus Zeitmangel kann die Gemeinsame Tagung dieses Dokument nicht behandeln. Die Vertreterin des COSTHA wird gebeten, es zur nächsten Tagung erneut vorzulegen.

## VII. BERICHTE INFORMELLER ARBEITSGRUPPEN (TOP 6)

### A. Beförderung von Druckgefäßen, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika (DOT) zugelassen sind

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/3 (EIGA)

55. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass das Rechtsetzungsverfahren in den Vereinigten Staaten von Amerika noch nicht abgeschlossen ist.
56. Einige Delegationen äußern Bedenken hinsichtlich der neuen Vorschrift in Absatz e) des Antrags in Absatz 8 des Dokuments. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die Arbeiten zur vollständigen Einführung der UN-Druckgefäße auf weltweiter Ebene fortgesetzt werden sollten, da dies das einzige Mittel ist, um eine globale Harmonisierung zu gewährleisten.
57. Nach einigen Diskussionen ist die Gemeinsame Tagung der Auffassung, dass zur Erzielung weiterer Fortschritte ein Dokument, das eine Gegenüberstellung (z. B. in einer zweispaltigen Tabelle) der Änderungsentwürfe zu Titel 49 des *United States Code of Federal Regulations* (49 CFR) und der für das RID/ADR/ADN vorgeschlagenen Änderungen enthält, der Herbsttagung zur Beratung unterbreitet werden sollte. Das Dokument würde den Delegationen eine Prüfung ermöglichen, ob eine Gegenseitigkeit sichergestellt ist, ob eine gegenseitige Anerkennung der Prüfstellen gewährleistet ist und ob es keine technischen Fragen gibt, die behandelt werden müssen. Der Vertreter des EIGA erklärt, dass er weiterhin mit der Industrie und den Vertretern der Vereinigten Staaten von Amerika zusammenarbeiten werde, um diese Informationen der nächsten Tagung vorzulegen.

### B. Bericht der informellen Arbeitsgruppe über die Definition der Begriffe "Risiko" und "Gefahr" im Kontext des RID/ADR/ADN

*Informelles Dokument:* INF.13 (Rumänien, UIC)

58. Am Ende einer langen Diskussion kann sich die Gemeinsame Tagung nicht auf die vorgeschlagenen Begriffsbestimmungen einigen und schlägt der informellen Arbeitsgruppe für die Fortsetzung ihrer Arbeiten den folgenden schrittweisen Ansatz vor:
- Erstens: Identifizierung aller Stellen im RID/ADR/ADN, an denen die Begriffe "Gefahr" und "Risiko" vermieden werden können. Dies könnte auf der Grundlage der Tabelle vorgenommen werden, die im informellen Dokument INF.4/Add.1 der Herbsttagung 2017 enthalten ist.
  - Zweitens: Analyse der Verwendung der Begriffe "Gefahr" und "Risiko" in allen verbleibenden Fällen und Ermittlung möglicher Lösungen (z. B. Überlegung, ob sie ersetzt werden können oder ob Begriffsbestimmungen formuliert werden sollten).
59. Alle im informellen Dokument INF.4/Add.1 aufgelisteten Fälle sollten behandelt werden und in den Fällen, in denen die Begriffe nach Ansicht der informellen Arbeitsgruppe nicht vermieden werden können, sollte eine entsprechende Erläuterung geliefert werden.

60. Der Vertreter der Niederlande bietet an, die nächste Tagung der informellen Arbeitsgruppe auszurichten, die vorläufig auf die Zeit vom 11. bis 13. Juni 2018 im Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft in Den Haag angesetzt wird.
61. Die Gemeinsame Tagung nimmt zur Kenntnis, dass die informelle Arbeitsgruppe die Ergebnisse ihrer Arbeiten zur Herbsttagung 2018 vorlegen wird.

### **C. Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Aktualisierung der Architektur für Gefahrgut-Telematik**

*Informelles Dokument: INF.34 (Deutschland)*

62. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Kenntnis. Sie nimmt darüber hinaus die Absicht Deutschlands zur Kenntnis, zur nächsten Tagung der informellen Arbeitsgruppe am 4. und 5. Juni 2018 in London den Entwurf eines Memorandum of Understanding zwischen den Mitgliedstaaten vorzulegen, um sich auf ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Anwendung der in Unterabschnitt 5.4.0.2 des RID/ADR/ADN vorgesehenen Optionen zu einigen. Sie nimmt ebenfalls zur Kenntnis, dass die ERA die Möglichkeit in Erwägung zieht, eine TP1 zu werden.
63. Der Vertreter der IRU informiert die Gemeinsame Tagung, dass die UNECE-Arbeitsgruppe für den Straßenverkehr (SC.1)<sup>2</sup> während einer Sondersitzung am 4. April 2018 Möglichkeiten zur Operationalisierung des elektronischen "Beförderungsvertrags im internationalen Straßenverkehr" (e-CMR), einschließlich der Entwicklung einer gemeinsamen zentralen Plattform und alternativer Lösungen, diskutieren werde. Er ermuntert die interessierten Delegationen, an dieser Tagung teilzunehmen.
64. Ebenfalls erwähnt wird, dass auf Ebene der Europäischen Union im Rahmen einer von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe (dem "*Digital Transport and Logistic Forum*" (DTLF)) an der Entwicklung einer gemeinsamen Vision und eines gemeinsamen Fahrplans für den digitalen Verkehr und die digitale Logistik gearbeitet wird.
65. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich diese Gremien mit der Digitalisierung von Beförderungsdokumenten zur Erleichterung des Handels und der Logistik zwischen den einzelnen Akteuren befassen, die informelle Telematik-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung hingegen mit der Entwicklung eines Systems im ausschließlichen Regelungsrahmen des RID/ADR/ADN, in dem Informationen definiert werden, die auch für Behörden von Nutzen sind, und die es ihnen ermöglichen, in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich geeignete Maßnahmen zu ergreifen (z. B. Prüfungen, Notfallmaßnahmen, Verkehrsorganisation usw.).
66. Die Gemeinsame Tagung ist der Ansicht, dass es wünschenswert ist, Informationen zu den von diesen Gremien durchgeführten Arbeiten auszutauschen, um so Überschneidungen oder widersprüchliche Ergebnisse zu vermeiden. Sie wiederholt, dass das Ziel der laufenden Telematikarbeiten darin besteht, ein System zu entwickeln, das die von anderen Initiativen gegenwärtig nicht behandelten Aspekte abdeckt. Der Vertreter der Europäischen Union gibt an, an der nächsten Tagung des DTLF vom 21. und 22. März 2018 teilzunehmen und auch die Möglichkeit einer Teilnahme an der nächsten Tagung der informellen Telematik-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vom 4. und 5. Juni 2018 in London zu prüfen und dort über die Tätigkeiten des DTLF zu informieren.

---

<sup>2</sup> Weitere Informationen sind in der kommentierten Tagesordnung der Sondersitzung (siehe Dokument ECE/TRANS/SC.1/S/397 unter <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1age.html>) enthalten.

## **D. Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Verringerung des Risiko eines BLEVE während der Beförderung gefährlicher Güter**

*Informelles Dokument: INF.23 (Spanien)*

67. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht zur Kenntnis und einigt sich darauf, dass die Arbeiten wie in den Absätzen 7 bis 10 des informellen Dokuments beschrieben fortgeführt werden.
68. Es wird festgestellt, dass das französische Institut für industrielle Umwelt und Risiken (INERIS) voraussichtlich 2018 die Modellierung der in Absatz 3 aufgeführten ersten drei Szenarien in Angriff nehmen wird: Brände mit zusätzlichen Stoffen (Gas oder Flüssigkeit) und die Auswirkungen von Schäden und lokaler Schutz. Zusätzliche Arbeiten können in Abhängigkeit von Budgetverfügbarkeiten durchgeführt werden.

## **VIII. UNFALL- UND RISIKOMANAGEMENT (TOP 7)**

### **A. Aktivitäten der zweiten Phase der TDG Roadmap (Fahrplan "Gefahrgut")**

*Informelles Dokument: INF.27 (ERA)*

69. Der Vertreter der ERA informiert die Gemeinsame Tagung, dass die erste Ausgabe der Rahmenleitfäden zur Risikoabschätzung bei der Landbeförderung gefährlicher Güter fertiggestellt und verfügbar sei und bis zur Freischaltung einer eigenen Website in Kürze auf der Website der ERA zur Verfügung gestellt würden.
70. Die Vertreterin Spaniens und der Vertreter des Vereinigten Königreichs weisen darauf hin, dass ihrer Ansicht nach weitere Arbeiten nötig seien, bevor die Leitfäden angewendet werden könnten. Sie sind der Meinung, dass mit der vorgeschlagenen Methodik beim derzeitigen Entwicklungsstand keine verlässlichen Ergebnisse erzielt werden könnten, da nicht für alle Parameter genügend Daten zur Verfügung stünden und Verständnis und Nutzung schwierig seien. Andere Delegierte geben an, aufgrund der späten Einreichung des Dokuments durch die ERA nicht genügend Zeit für die auf nationaler Ebene nötigen Konsultationen gehabt zu haben, um auf dieser Tagung Stellung nehmen zu können. Sie betonen die Notwendigkeit, über die Leitfäden in ihren eigenen Sprachen zu verfügen.
71. Der Vertreter der ERA erkennt zwar die Bedenken Spaniens und des Vereinigten Königreichs in Bezug auf die begrenzte Verfügbarkeit von Daten an, erklärt jedoch, dass diese Bedenken teilweise mit Hilfe von Referenzdaten ausgeräumt werden könnten. Er weist darauf hin, dass Frankreich und die Schweiz bereits Referenzdaten für bestimmte Parameter geliefert hätten, die zur Verbesserung der Qualität und Verlässlichkeit der Ergebnisse sowie später zur Verbesserung der Methodik verwendet werden könnten. Er ermutigt andere Länder, ebenfalls Datensätze zur Verfügung zu stellen, die als Referenzwerte verwendet werden könnten. Er erläutert, dass die Leitfäden einen Rahmen und eine Methodik böten und in Zukunft so überarbeitet würden, um den mit ihrer Umsetzung gesammelten Erfahrungen, der Verbesserung der Datenerhebung und den Rückmeldungen der Nutzer Rechnung zu tragen.
72. Die Gemeinsame Tagung bittet den Vertreter der ERA, die Leitfäden und alle dazugehörigen Informationen als offizielle Dokumente zur Herbsttagung vorzulegen. Dies würde den Delegationen genügend Zeit geben, um sie eingehend zu prüfen und auf nationaler Ebene die erforderlichen Konsultationen durchzuführen, um während der Tagung den nationalen Standpunkt zu dieser Frage bekanntgeben zu können. Der Vertreter der ERA erklärt sich bereit, bei der Herbsttagung zur Erleichterung der Diskussion eine detaillierte Präsentation zu den Leitfäden zu geben.

73. Schließlich nimmt die Gemeinsame Tagung zur Kenntnis, dass die ERA eine Expertengruppe ("*Experts Users and Development Group*" (EUDG)) einrichtet, die mit der kontinuierlichen Verbesserung des Risikomanagementrahmens für die Landbeförderung gefährlicher Güter beauftragt wird. Es wird bemerkt, dass die Daten für die Tagungen und Workshops der Gruppe im Jahr 2018 bereits festgelegt sind (siehe Seite 2 des informellen Dokuments INF.27). Der Vertreter der ERA gibt an, jederzeit die Nominierung von Experten aus allen an den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung beteiligten Ländern und Organisationen zu begrüßen, insbesondere wenn diese Erfahrungen in einem der folgenden Bereiche aufweisen: Ereignisberichterstattung und Verkehrsstatistik; Modelle zur Risikoabschätzung (einschließlich physischer und physiologischer Modelle); Entscheidungsprozesse (einschließlich Akzeptanzkriterien) und Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Ein Nominierungsformular ist in Anlage II des informellen Dokuments INF.27 enthalten.

## **B. Verbesserung der Berichterstattungssysteme für Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter**

*Informelle Dokumente:* INF.26 (ERA)  
INF.42 (Frankreich)

74. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Informationen aus dem Dokument der ERA zur Liste der im Rahmen der harmonisierten Risikoabschätzungsmethode zu verwendenden Parameter und zu dem Vorschlag zur Entwicklung eines gemeinsamen Ereignismeldesystems im Eisenbahnverkehr (*Railway Common Occurrence Reporting System (COR)*) zur Kenntnis. Der Vertreter der ERA erklärt, dass das COR-Dokument zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch ein Konzeptpapier sei, das für die Entwicklung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode verwendet werde.
75. Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass diese Arbeiten mit den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung zu Abschnitt 1.8.5 des RID/ADR/ADN koordiniert werden sollten. Für den Fall, dass die Gemeinsame Tagung beschließen sollte, diese Gelegenheit nicht wahrzunehmen, müsse die ERA für den europäischen Eisenbahnsektor ein eigenes System entwickeln, dessen vollständige Kompatibilität mit Abschnitt 1.8.5 nicht garantiert werden könne.
76. In Bezug auf die Datenerhebung äußern sich einige Delegationen besorgt bezüglich der Verfügbarkeit gewisser in Anlage I des informellen Dokuments INF.26 aufgelisteter Parameter. Sie weisen darauf hin, dass Primärstatistiken zu einigen Parametern (z. B. Art und Menge der beförderten gefährlichen Güter, verwendete Fahrzeugtypen usw.) nicht immer auf nationaler Ebene verfügbar seien, so dass einige Länder solche detaillierten Daten schlicht nicht liefern könnten. Andere weisen darauf hin, dass es erfahrungsgemäß nicht immer einfach sei, nach einem Unfall oder Zwischenfall an zusätzliche Daten zu kommen. Wieder andere betonen, dass untersucht werden müsse, wie die derzeitigen Bestimmungen des Abschnitts 1.8.5 in den unterschiedlichen Ländern umgesetzt worden seien, um sich einen Überblick über die aktuelle Situation und die Herausforderungen zu bilden.
77. Es wird jedoch daran erinnert, dass die Sammlung von Unfalldaten in einigen Staaten erfolgreich durchgeführt wird und dass Arbeiten zu Unfallberichten bereits in früheren Sitzungen der Gemeinsamen Tagung für einen Zeitpunkt ins Auge gefasst worden sind, zu dem der ERA-Workshop eine Liste zweckdienlicher Daten zusammengestellt haben wird (siehe OTIF/RID/RC/2014-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 Absatz 61, OTIF/RID/RC/2015-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138 Absätze 59 und 60 sowie OTIF/RID/RC/2015-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140 Absätze 86 bis 90). Es wird festgestellt, dass in Zusammenhang mit COR eine gute Gelegenheit besteht, die nicht verpasst werden sollte.
78. Nach einem Meinungsaustausch regt die Gemeinsame Tagung an, dass die Länder in einem ersten Schritt untersuchen sollten, welche Datenarten und Statistiken aktuell auf nationaler und regionaler Ebene verfügbar sind (z. B. auf Ebene der Europäischen Union gesammelte Daten).

79. Der Vorschlag zur Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe aus dem informellen Dokument INF.42 findet eine gewisse Unterstützung. Die Gemeinsame Tagung bittet den Vertreter Frankreichs, zur Herbsttagung einen offiziellen Antrag vorzulegen. Die Delegationen werden gebeten, dem Vertreter Frankreichs bis zum 1. Juni 2018 Bemerkungen zu dem in Absatz 5 des informellen Dokuments aufgeführten Mandatsvorschlag zu übermitteln.

## IX. ZUKÜNFTIGE ARBEITEN (TOP 8)

80. Die nächste Tagung wird vom 17. bis 21. September 2018 in Genf stattfinden.

## X. VERSCHIEDENES (TOP 9)

### A. Befüllung von Flüssiggasflaschen durch Privatpersonen oder Unternehmen zur eigenen Versorgung

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2018/4 (Schweiz)

*Informelles Dokument:* INF.38 (AEGPL)

81. Nach der Diskussion gelangt die Gemeinsame Tagung zu der Auffassung, dass die derzeitige Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.1 a) nur unter der Voraussetzung in Betracht gezogen werden kann, dass die Güter in einzelhandelsgerechten Verpackungen enthalten sind, die ein Freiwerden des Inhalts verhindern. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Bedingung nur schwer zu erfüllen ist, wenn ein Gas von einer Privatperson für den Eigenbedarf in eine Flasche gefüllt wird und gleichzeitig die Einhaltung der Verpackungsanweisung P 200 gewährleistet sein muss, gelangt die Gemeinsame Tagung zu dem Schluss, dass eine generelle Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.1 a) nicht gerechtfertigt ist. Es wird festgestellt, dass dies die zuständigen nationalen Behörden nicht daran hindert, das Selbstbefüllen auf nationaler Ebene zu erlauben, und zwar im Einklang mit spezifischen Bestimmungen, die nicht verkehrstechnische Fragen (z. B. Sicherheit der Verwendung) in anderen Rechtsakten betreffen.
82. Einige Delegationen vertreten die Ansicht, dass die Freistellung des Unterabschnitts 1.1.3.1 a) nur für die Beförderung und nicht für das Befüllen gelte. Nach ihrer Meinung sei die Verpackungsanweisung P 200 in jedem Fall anzuwenden.
83. Die Gemeinsame Tagung weist darauf hin, dass bei Ausarbeitung eines Antrags auf Ausdehnung der Anwendbarkeit des Unterabschnitts 1.1.3.1 auf die im Dokument der Schweiz beschriebenen Fälle die technischen Bedingungen berücksichtigt werden sollten, die das gleiche Sicherheitsniveau wie in Verpackungsanweisung P 200 gewährleisten.

### B. Würdigungen

84. Der Gemeinsamen Tagung wird darüber informiert, dass die Herren K. Tiemersma (Niederlande) und J. Mairs (Vereinigtes Königreich) aufgrund ihres baldigen Ruhestands zum letzten Mal an der Tagung teilnehmen. Die Gemeinsame Tagung dankt ihnen herzlich für ihr Engagement und ihre Mitarbeit und wünscht ihnen einen langen und glücklichen Ruhestand.

## XI. GENEHMIGUNG DES BERICHTS (TOP 10)

85. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht der Frühjahrstagung 2018 und dessen Anlagen auf der Grundlage eines vom Sekretariat vorbereiteten Entwurfs an.

**Bericht der Tank-Arbeitsgruppe**

(siehe OTIF/RID/RC/2018-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1)

## Anlage II

## Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019

## Kapitel 1.1

**1.1.3.6.3** In der Tabelle unter der Beförderungskategorie 0 bei Klasse 4.3 nach "3131," einfügen:

"3132,".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

## Kapitel 1.2

**1.2.1** In der Begriffsbestimmung von "**ECE-Regelung**" den Begriff "**ECE-Regelung**" ändern in:

"**UN-Regelung**" und die Begriffsbestimmung unter "U" verschieben.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

## Kapitel 1.6

**1.6.1** Folgende Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.1.47** Lithiumzellen und -batterien, welche die Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7 g) nicht erfüllen, dürfen bis zum 31. Dezember 2019 weiter befördert werden."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.37]

(nur ADR:)

**1.6.5.7** Im ersten Satz "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 10 "Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

(nur ADR:)

**1.6.5.13** "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

(nur ADR:)

**1.6.5.16** "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

## **Kapitel 3.2**

### **3.2.1**

#### **Tabelle A**

(nur RID:) Bei den UN-Nummern 1796, Verpackungsgruppe II und 1826, Verpackungsgruppe II in Spalte (18) streichen:

"CW24".

[Referenzdokument: OTIF/RID/RC/2018/5]

Bei UN-Nummer 2031, zweite Eintragung in Spalte (18) einfügen:

"CW24/CV24".

[Referenzdokument: OTIF/RID/RC/2018/5]

## **Kapitel 4.1**

### **4.1.6.8**

Im ersten Satz nach "Verschlussventile" einfügen:

"und andere Anbauteile, die während der Beförderung am Verschlussventil verbleiben (z. B. Handhabungseinrichtungen oder Adapter),".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/RC/2018/1 und informelles Dokument INF.44]

## **Kapitel 5.2**

### **5.2.1.5**

Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Dieses Kennzeichen muss gut lesbar und unauslöschbar in einer oder mehreren Sprachen angegeben sein, wobei eine dieser Sprachen Französisch, Deutsch oder Englisch sein muss, sofern nicht Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung berührten Staaten etwas anderes vorschreiben."

[Referenzdokument: OTIF/RID/RC/2018/2, Option 1]

## **Kapitel 5.3**

### **5.3.1.7.1**

[Die Änderungen zum zweiten Absatz in der französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Die in den Absätzen 5.2.2.2.1 Satz 2, 5.2.2.2.1.3 Satz 3 und 5.2.2.2.1.5 geregelten Abweichungen für Gefahrzettel gelten auch für Großzettel (Placards)."

[Referenzdokument: informelle Dokumente INF.16 und INF.43]

### **5.3.3**

[Die Änderung zum zweiten Satz des zweiten Unterabsatzes in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## Kapitel 6.2

### 6.2.4.1 In der Tabelle unter "für die Auslegung und den Bau" folgende Änderungen vornehmen:

- Bei der Norm "EN 1442:2006 + A1:2008" in Spalte (4) "bis auf Weiteres" ändern in:

"zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 31. Dezember 2020".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Nach der Norm "EN 1442:2006 + A1:2008" folgende Norm einfügen:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 1442:2017	Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Ortsbewegliche, wiederbefüllbare, geschweißte Flaschen aus Stahl für Flüssiggas (LPG) – Auslegung und Bau	6.2.3.1 und 6.2.3.4	bis auf Weiteres	

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Bei der Norm "EN 12245:2002" in Spalte (5) einfügen:

"31. Dezember 2019 für Flaschen und Großflaschen ohne Auskleidung, die aus zwei miteinander verbundenen Teilen hergestellt werden".

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.28 und INF.45]

- Bei der Norm "EN 12245:2009 + A1:2011" in Spalte (2) folgende Bem. hinzufügen:

**Bem.** Diese Norm darf nicht für Flaschen und Großflaschen ohne Auskleidung verwendet werden, die aus zwei miteinander verbundenen Teilen hergestellt werden."

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.28 und INF.45]

- Bei der Norm "EN 12245:2009 + A1:2011" in Spalte (5) einfügen:

"31. Dezember 2019 für Flaschen und Großflaschen ohne Auskleidung, die aus zwei miteinander verbundenen Teilen hergestellt werden".

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.28 und INF.45]

In der Tabelle unter "für Verschlüsse" folgende Änderungen vornehmen:

- Bei der Norm "EN ISO 14246:2014" in Spalte (4) "bis auf Weiteres" ändern in:

"zwischen dem 1. Januar 2015 und dem 31. Dezember 2020".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Nach der Norm "EN ISO 14246:2014" folgende Norm einfügen:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN ISO 14246:2014 + A1:2017	Gasflaschen – Flaschenventile – Herstellungsprüfungen und -überprüfungen	6.2.3.1 und 6.2.3.4	bis auf Weiteres	

"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

**Kapitel 6.8**

**6.8.2.1.2** Im Text der rechten Spalte nach "Tankcontainer" einen Verweis auf eine Fußnote 2/1 mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"<sup>2/1</sup>) Siehe auch Abschnitt 7.1.3."

Die Fußnoten 2/1 bis 21/18 werden zu Fußnoten 3/2 bis 22/19.

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.19 und INF.47]

**6.8.2.3.4** [Die Änderungen in der französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**[6.8.2.6.1** In der Tabelle unter "für die Auslegung und den Bau von Tanks" folgende Änderungen vornehmen:

- Bei der Norm "EN 14025:2013 + A1:2016" in Spalte (4) "bis auf Weiteres" ändern in:

"zwischen dem 1. Januar 2017 und dem 31. Dezember 2020".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Nach der Norm "EN 14025:2013 + A1:2016" folgende Norm einfügen:

"

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 14025:2018	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metallische Drucktanks – Auslegung und Bau	6.8.2.1 und 6.8.3.1	bis auf Weiteres	

"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Nach der neuen Norm "EN 14025:2018" folgende Zeile einfügen:

"

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 12972:2018	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks	6.8.2.3	ab dem 1. Januar 2021 verpflichtend	

"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

(nur ADR:)

- Bei der Norm "EN 13094:2015" in Spalte (2) folgende Bem. hinzufügen:

**"Bem.** Siehe auch den Leitfaden auf der Website der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/RC/2018/12 und INF.47]

(RID/ADR:)

In der Tabelle unter "für die Ausrüstung" folgende Änderungen vornehmen:

- Bei der Norm "EN 14432:2014" erhält die Bem. in Spalte (2) folgenden Wortlaut:

**Bem.** Diese Norm darf auch für Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft verwendet werden."

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.40 und INF.47]

- Bei der Norm "EN 14433:2014" erhält die Bem. in Spalte (2) folgenden Wortlaut:

**Bem.** Diese Norm darf auch für Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft verwendet werden."

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.40 und INF.47]

**[6.8.2.6.2** In der Tabelle folgende Änderungen vornehmen:

- Bei der Norm "EN 12972:2007" in Spalte (4) "bis auf Weiteres" ändern in:

"bis zum 30. Juni 2019".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

- Nach der Norm "EN 12972:2007" folgende Norm einfügen:

"

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 12972:2018	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks	6.8.2.4 6.8.3.4	ab dem 1. Juli 2019 verpflichtend	

"]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

(nur ADR:)

**[6.8.4 d)**

**TT 11** Im Absatz nach der Tabelle "EN 14025:2013 + A1:2016" ändern in:

"EN 14025:2018".]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45, Folgeänderung]

**[6.8.5.4** "EN 1252-2:2001 Kryo-Behälter – Werkstoffe – Teil 2: Anforderungen an die Zähigkeit bei Temperaturen zwischen –80 °C und –20 °C" ändern in:

"EN ISO 21028-2:2018 Kryo-Behälter – Zähigkeitsanforderungen an Werkstoffe bei kryogenen Temperaturen – Teil 2: Temperaturen zwischen -80 °C und -20 °C".]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.45]

(nur ADR:)

**Kapitel 7.5**

**7.5.7.6.1** Im zweiten Satz "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 2 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

(nur ADR:)

**Kapitel 9.1**

**9.1.1.2** In der Begriffsbestimmung von "Typgenehmigtes Fahrzeug" "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 2 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

**9.1.2.1** Im letzten Unterabsatz "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 3 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

**9.1.2.2** Im ersten Unterabsatz "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung" (zweimal).

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

(nur ADR:)

**Kapitel 9.2**

**9.2.1.1** "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung" (zweimal).

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

- 9.2.2.6.2** Im zweiten Spiegelstrich "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]  
In der Fußnote 6 "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]
- 9.2.3.1.1** "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]  
In der Fußnote 8 "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]
- 9.2.3.1.2** "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]
- 9.2.4.3** In Absatz b) "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung" (dreimal).  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]  
In den Fußnoten 9 und 11 jeweils "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]
- 9.2.4.4** "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung" (viermal).  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]
- 9.2.4.7.1** "ECE-Regelung" ändern in:  
"UN-Regelung".  
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 12 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

**9.2.5** Im ersten Satz "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 13 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

**9.2.6** "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 14 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

(nur ADR:)  
**Kapitel 9.7**

**9.7.5.2** "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

In der Fußnote 16 "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

## Korrekturen und Änderungen zu den Dokumenten OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 und ECE/TRANS/WP.15/240

### A. Korrekturen zu den Dokumenten OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 und ECE/TRANS/WP.15/240

#### Kapitel 1.6

**1.6.3.49** "Nenndruck der Berstscheibe" ändern in:

"Berstdruck der Berstscheibe".

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.32/Rev.1 und INF.47]

**1.6.4.51** "Nenndruck der Berstscheibe" ändern in:

"Berstdruck der Berstscheibe".

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.32/Rev.1 und INF.47]

#### Kapitel 2.2

**2.2.9.1.7** In Absatz g) nach "Zellen oder Batterien" einfügen:

", die nach dem 30. Juni 2003 hergestellt wurden,".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.37]

#### Kapitel 3.3

**SV 392** In Absatz a) "ECE-Regelung" ändern in:

"UN-Regelung" (fünfmal).

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.30]

#### Kapitel 5.3

**5.3.1.2** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

(RID:)

**"5.3.1.2** In der Überschrift nach "Großcontainern," einfügen:

"Schüttgut-Containern,".

Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Großzettel (Placards) sind an beiden Längsseiten und an jedem Ende des Großcontainers, Schüttgut-Containers, MEGC, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks und im Falle von flexiblen Schüttgut-Containern an zwei gegenüberliegenden Seiten anzubringen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.20]

(ADR:)

**"5.3.1.2** In der Überschrift nach "Containern," einfügen:

"Schüttgut-Containern,".

Der erste Absatz nach der Bem. erhält folgenden Wortlaut:

"Die Großzettel (Placards) sind an beiden Längsseiten und an jedem Ende des Containers, Schüttgut-Containers, MEGC, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks und im Falle von flexiblen Schüttgut-Containern an zwei gegenüberliegenden Seiten anzubringen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.20]

## **Kapitel 6.8**

**6.8.2.1.23** Die erste Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.2.1.23** Die beiden ersten Sätze erhalten folgenden Wortlaut:

"Die Befähigung des Herstellers für die Ausführung von Schweißarbeiten muss von der zuständigen Behörde oder durch die von dieser Behörde benannte Stelle überprüft und bestätigt sein. Die Befähigung der Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt für die Ausführung von Schweißarbeiten muss von der Prüfstelle gemäß Absatz 6.8.2.4.5 überprüft und bestätigt sein. Der Hersteller oder die Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt muss ein Qualitätssicherungssystem für Schweißarbeiten betreiben."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2018/9 + informelles Dokument INF.47]

**6.8.2.2.10** Die Änderungsanweisungen erhalten folgenden Wortlaut:

**"6.8.2.2.10** Der zweite Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Mit Ausnahme von Tanks für die Beförderung verdichteter, verflüssigter oder gelöster Gase, bei denen die Anordnung der Berstscheibe und des Sicherheitsventils den Anforderungen der zuständigen Behörde entsprechen muss, muss der Berstdruck der Berstscheiben folgende Vorschriften entsprechen:

- der Mindestberstdruck bei 20 °C, einschließlich Toleranzen, muss mindestens dem 0,8-fachen Prüfdruck entsprechen,
- der höchste Berstdruck bei 20 °C, einschließlich Toleranzen, darf höchstens dem 1,1-fachen Prüfdruck entsprechen und
- der Berstdruck bei der höchsten Betriebstemperatur muss größer als der höchste Betriebsdruck sein.

Zwischen der Berstscheibe und dem Sicherheitsventil ist ein Druckmesser oder eine andere geeignete Anzeigeeinrichtung vorzusehen, um die Feststellung von Brüchen, Perforationen oder Undichtheiten der Scheibe zu ermöglichen."

[Referenzdokument: informelle Dokument INF.32/Rev.1 und INF.47 in der geänderten Fassung]

**6.8.5.1.2** In Absatz a), im neu einzufügenden Spiegelstrich "-40 °C" ändern in:  
"-60 °C".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2018/11 und informelles Dokument INF.47]

## **B. Änderungen zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2017/15**

### **Kapitel 2.2**

**2.2.43.3** [Die Änderung zur UN-Nummer 3543 in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

### **Kapitel 3.2**

#### **3.2.1**

**Tabelle A** [Die Änderung zur UN-Nummer 3543 in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

#### **3.2.2**

**Tabelle B** [Die Änderung zur UN-Nummer 3543 in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

### **Kapitel 3.3**

**SV 392** [Die Änderung zu Absatz c) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

### **Kapitel 4.1**

**P 907** Im zweiten Absatz "ihre/seine Fülldichte" ändern in:  
"ihr/sein Füllungsgrad".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.31]

### **Kapitel 4.2**

#### **4.2.5.3**

**TP 10** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

### **Kapitel 6.8**

**6.8.2.1.18** Die Änderungsanweisung in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: informelle Dokumente INF.36 und INF.47]

**6.8.5.1.2** Die eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2018/11 und informelles Dokument INF.47]

**Entwurf der Änderungen zum RID, ADR und ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021**

**Kapitel 6.8**

**6.8.2.1.18** Am Ende der Fußnote 4)/2) folgende Sätze hinzufügen:

"Der Querschnitt von Tankkörpern gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) darf jedoch Aussparungen oder Ausbuchtungen, wie Wannen, Ausschnitte oder eingelassene Mannloch-Konstruktionen, aufweisen. Sie dürfen aus flachem oder (konkav oder konvex) geformtem Blech gebaut sein. Beulen und andere unbeabsichtigte Verformungen gelten nicht als Aussparungen oder Ausbuchtungen."

[Referenzdokument: informelle Dokumente INF.36 und INF.47]

## Anlage V

**Leitfaden für die Anwendung der Norm EN 13094:2015 zur Einhaltung der Vorschriften des ADR 2017 und 2019**

Die europäische Norm EN 13094 legt die Anforderungen für die Auslegung und den Bau von Metalltanks mit Entleerung durch Schwerkraft fest, die für die Beförderung von Stoffen mit einem Dampfdruck von höchstens 110 kPa (absolut) bestimmt sind und für die in Kapitel 3.2 des ADR eine Tankcodierung mit dem Buchstaben "G" angegeben ist.

Um den Vorschriften des ADR zu entsprechen, müssen folgende Änderungen in der Norm EN 13094:2015 vorgenommen werden.

**1. Änderung des Absatzes 3.1, Begriffe und Begriffsbestimmungen**

*Streichung der Begriffsbestimmung von "maximaler Betriebsdruck" in Absatz 3.1.4.*

**2. Änderung des Absatzes 6.4, dynamische Bedingungen**

*Im ersten Unterabsatz des Absatzes 6.4.2 " $P_v$ " ändern in " $P_{ta}$ ", wobei  $P_{ta}$  der statische Druck (manometrisch) in Megapascal (MPa) ist.*

**3. Änderung des Absatzes 6.5, Druckbedingungen****3.1 Änderung des Absatzes 6.5.1**

*Streichen: "c) dem 1,3fachen maximalen Betriebsdruck".*

**3.2 Änderung des Absatzes 6.5.2**

*" $1,3 \times (P_{ta} + P_{ts})$ " ändern in: " $\max(0,2; 1,3 \times P_{ta \text{ Wasser}}; 1,3 \times P_{ta})$ ".*

**4. Änderung der Anlage A, A.5 Berechnungsmethode – Berechnungshinweis****4.1 Änderung von A.5.2.2.1, Tabelle A.2, Drücke**

*N 2 "Maximaler Betriebsdruck<sup>b</sup>,  $P_{ms}$ " ändern in: "Öffnungsdruck der Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen,  $P_{ts}$ ".*

*Streichen: "<sup>b</sup>  $P_{ms}$  ist der höchste Wert von  $P_{vd}$ ,  $P_{ts}$ ,  $P_d$  und  $P_r$ ."*

**4.2 Änderung von A.5.2.2.2, Tabelle A.3, Berechnungsdruck unter Betriebsbedingungen**

*In 4, 5, 6 und 7 " $P_{ms}$ " ändern in: " $P_{ts}$ ".*

**4.3 Änderung von A.5.6.2.1.2, Zugbeanspruchung durch Druck während der Beförderung**

*Unter "a) Kraft" " $P_{ms}$ " ändern in: " $P_{ts}$ ".*

[Referenzdokumente: OTIF/RID/RC/2018/12 und INF.47]