

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF. 24

5. September 2011

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 13. bis 23. September 2011)

Tagesordnungspunkt 9: Zukünftige Arbeiten

Bemerkungen des Sekretariats der OTIF zum informellen Dokument INF.18 des Sekretariats der UNECE

Einführung

1. In Absatz 6 der Anlage zum informellen Dokument INF.18 wird ausgeführt, dass zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Europa und Asien eine Harmonisierung der Anlage 2 des Übereinkommens über die Eisenbahnbeförderung von Gütern (SMGS) (anwendbar in Mittel- und Osteuropa und Asien) mit dem RID (anwendbar in West- und Mitteleuropa, dem Nahen Osten und Nordafrika) als sehr wünschenswert angesehen wird. Die WP.15, die OTIF und die OSShD werden gebeten, gemeinsame Verfahren oder Aktivitäten in Erwägung zu ziehen oder bestehende Mechanismen auszubauen, um die Anpassung der Anlage 2 zum SMGS zu beschleunigen und verbleibende Unterschiede zwischen dem RID und der Anlage 2 zum SMGS nach Möglichkeit zu beseitigen.
2. Wie bereits bei der Sitzung des Binnenverkehrsausschuss vom Vertreter der OTIF bemerkt, ist die Anlage 2 zum SMGS seit der Umstrukturierung des RID bereits gut harmonisiert. So ist die Struktur der Anlage 2 zum SMGS nunmehr vollständig an das RID angepasst und auch die überwiegende Mehrheit der Bestimmungen sind in beiden Regelwerken deckungsgleich. Auch treten die Änderungen zur Anlage 2 des SMGS zwischenzeitlich zeitnah zu den Änderungen des RID in Kraft. Während für den Anpassungsprozess früher mindestens vier Jahre zu veranschlagen waren, ist die jeweils entsprechende Ausgabe der Anlage 2 zum SMGS bereits ein halbes Jahr nach dem Inkrafttreten der RID-Änderungen anwendbar.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

3. In der Zeit vom 22. bis 26. August 2011 hat eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD getagt, um die zwischen dem RID und der Anlage 2 zum SMGS bestehenden Unterschiede zu behandeln. Die Arbeitsgruppe bearbeitete eine von den Vertretern Lettlands und Polens vorbereitete Tabelle, in der diese Unterschiede einzeln dargestellt waren.
4. Bei dieser ersten Tagung der Arbeitsgruppe ging es zunächst darum, festzustellen, welche Unterschiede ihre Berechtigung haben und welche Unterschiede auf der Grundlage spezifischer Anträge gegebenenfalls aufgehoben werden können.

Hauptsächliche Unterschiede

5. Unterschiede bestehen in erster Linie in den Kapiteln 4.3 und 6.8, die für Breitspur-Kesselwagen sicherlich ihre Berechtigung haben. Auch stellt die Inbezugnahme von EN-Normen in Kapitel 6.8 für verschiedene nichteuropäische Staaten ein Hindernis dar.
6. Allerdings wurde auch festgestellt, dass Abweichungen in den Bauvorschriften für Tankcontainer gemäß RID/ADR einerseits und Tankcontainer gemäß der Anlage 2 zum SMGS andererseits bestehen, die wegen des multimodalen Charakters solcher Beförderungsmittel nach Möglichkeit beseitigt werden sollten. Es ist unter anderem sichtbar geworden, dass die Vorschriften für RID/ADR-Tankcontainer, die ursprünglich für den west- und mitteleuropäischen Raum entwickelt wurden, wegen der im Anwendungsraum des SMGS möglichen Minimaltemperaturen nicht vollständig geeignet sind. Während beispielsweise das RID/ADR von einem Referenztemperaturbereich von -20 °C bis +50 °C ausgeht, sieht die Anlage 2 zum SMGS einen Temperaturbereich von -40 °C bis +50 °C vor.
7. Der Vertreter der OTIF hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass durch diese abweichenden Bauvorschriften für Tankcontainer die Multimodalität auch im Rechtsraum des SMGS gefährdet sei, da in einigen SMGS-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Vertragsparteien des ADR sind, die Tankcontainer-Vorschriften des ADR unverändert zur Anwendung kommen.
8. Ein weiteres Hindernis für den Verkehr zwischen Europa und Asien können solche Vorschriften in der Anlage 2 zum SMGS darstellen, die nur bestimmte SMGS-Mitgliedstaaten betreffen. In der Mehrzahl der Fälle betreffen diese Abweichungen Kasachstan, Russland, die Ukraine und Weißrussland.
9. Gemäß Absatz 5.2.2.2.1.5 RID dürfen Gefahrzettel (und Großzettel (Placards)) nur zusätzliche Texte enthalten, die auf die Art der Gefahr und die bei der Handhabung zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen hinweisen. Die in der Anlage 2 zum SMGS vorgeschriebene Angabe des anzuwendenden Unfallmerkblass (dreistellige Nummer) darf jedoch alternativ auch auf den Großzetteln (Placards) erfolgen. Dies führt bei Beförderungen aus dem SMGS- in den RID-Raum regelmäßig zu Problemen, weil die Angabe dieser Nummern nach dem RID nicht zulässig ist und darüber hinaus zu Verwechslungen mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr führen kann.

Zukünftige Arbeiten

10. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD sollte von der Gemeinsamen Tagung ermuntert werden, den eingeschlagenen Weg der möglichst weitgehenden Harmonisierung weiterzuverfolgen. Den Vertretern Lettlands und Polens sollte für ihre vorbereitenden Arbeiten und ihren außerordentlichen Einsatz für eine Harmonisierung der beiden Regelwerke ausdrücklich gedankt werden.
