



OTIF/RID/RC/2021/34
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34)

30. Juni 2021

Original: Englisch und Französisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 21. September bis 1. Oktober 2021)

Tagesordnungspunkt 2: Tanks

Prüfung und Zertifizierung von Tanks: Erläuterungen zu den geplanten Änderungen, die am 1. Januar 2023 in Kraft treten sollen

Mitteilung der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2021 schlug die Schweiz vor, ein erläuterndes Dokument zu den anstehenden Änderungen im Bereich der Prüfung und Zertifizierung von Tanks zu erstellen. Wie von der Gemeinsamen Tagung gewünscht, wurde ein erster Entwurf an die Teilnehmer der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks zur Stellungnahme versandt. Das vorliegende Dokument berücksichtigt die eingegangenen Kommentare.

Die zusammenfassende Tabelle, die in den Anlagen I und II erwähnt ist und in der die Tätigkeitsbereiche der Prüfstellen beschrieben werden, wird zu einem späteren Zeitpunkt übermittelt, da die informelle Arbeitsgruppe diese Punkte noch diskutieren und die Schlussfolgerungen von der Gemeinsamen Tagung bestätigt werden müssen.

Zu treffende Entscheidung:	Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, das erläuternde Dokument zu prüfen und Verbesserungen und Korrekturen vorzuschlagen, wo sie dies für notwendig erachtet. Die Gemeinsame Tagung wird auch gebeten, zu überlegen, wie das erläuternde Dokument nach seiner Fertigstellung veröffentlicht werden soll, z. B. als Anlage zum Bericht einer künftigen Sitzung.
Damit zusammenhängende Dokumente:	Informelles Dokument INF.33 der Gemeinsamen Tagung im März 2021, OTIF/RID/RC/2021-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 Absatz 13

Einleitung

1. Seit 2015 hat die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks (London-AG) an einem Projekt zur Änderung der administrativen Verfahren und Kontrollen für die Prüfung und Zulassung von Tanks gearbeitet. Ziel ist es, über gemeinsame Anforderungen an die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen im Hinblick auf deren gegenseitige Anerkennung zu verfügen. Dies kann durch die Harmonisierung der Verfahren für die Prüfung und Zulassung von Tanks für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, die derzeit im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) gelten, und der Verfahren für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9, die im gesamten Anwendungsbereich des RID/ADR gelten, erreicht werden.
2. Die Arbeiten der London-AG stehen kurz vor dem Abschluss, und die vorgeschlagenen Änderungen zu den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 sowie zu Kapitel 6.8, einschließlich der Folgeänderungen in Kapitel 6.2 RID/ADR, werden der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im Herbst 2021 zur Annahme vorgelegt. Es erscheint daher sinnvoll, über ein erläuterndes Dokument zu den geplanten Änderungen zu verfügen.
3. Dieses Dokument beschreibt zunächst die Ausgangssituation hinsichtlich der Prüfung und Zulassung von Tanks (das derzeitige System), erinnert dann an die in diesem System festgestellten Probleme und an die Ereignisse, die zur Gründung der London-AG geführt haben. Anschließend werden die Ziele der neuen Regelung und ihre Merkmale erläutert. Die Anlagen des Dokuments enthalten detaillierte Erläuterungen zu den Änderungen und den Ereignissen, die zur Gründung der London-AG geführt haben. Außerdem werden die von der Gruppe angenommenen Grundprinzipien und die Umriss ihres Mandats dargelegt.
4. Dieses Dokument richtet sich an ein breites Publikum, zu dem nicht nur Behörden und Prüfstellen, sondern auch Wartungs- oder Reparaturwerkstätten und alle an der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Kapitel 1.4 RID/ADR Beteiligten gehören. Durch die Darstellung eines Überblicks soll sichergestellt werden, dass die neue Regelung von allen Beteiligten gut verstanden wird.

Ausgangssituation

5. In diesem Abschnitt werden der Hintergrund und die derzeitige Praxis auf dem Gebiet der RID/ADR-Vertragsstaaten bezüglich des Tätigkeitsbereichs der Prüfstellen und der gegenseitigen Anerkennung zusammengefasst:
 - Die derzeitigen Texte des RID/ADR regeln die Frage des Tätigkeitsbereichs der Prüfstellen nicht ausdrücklich und es wird daher eine rechtliche Grundlage benötigt, um es den von den zuständigen Behörden zugelassenen Stellen zu ermöglichen, exterritoriale Prüfungstätigkeiten vorzunehmen. Lediglich der Absatz 6.8.2.4.6 RID enthält Anforderungen bezüglich der gegenseitigen Anerkennung. Dieser Absatz bezieht sich auf den Sachverständigen,

der für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen zugelassen ist. Dieser Text kann wie folgt gelesen werden: Eine Prüfung muss von einem zugelassenen Sachverständigen durchgeführt werden. Dies kann jeder Sachverständige aus jedem Land ohne Einschränkung sein.

- Die Ergebnisse des vom Vereinigten Königreich an die Teilnehmer der ersten Sitzung der London-AG versandten Fragebogens und die anschließenden Diskussionen zeigten, dass es unterschiedliche Praktiken gibt. Einige Länder erlauben Prüfstellen, in anderen Ländern tätig zu werden, während andere diese Möglichkeit eingeschränkt haben, und zwar entweder über eine Bedingung für die Zulassung oder durch die nationale Gesetzgebung. Derzeit ist im RID/ADR nicht geregelt, wie die nationalen und exterritorialen Tätigkeiten einer Prüfstelle zugelassen und beaufsichtigt werden kann.
- Da das RID/ADR nicht auf die Tätigkeit von Prüfstellen im Ausland eingeht, erscheint es sinnvoll, auf andere Regelungen zu verweisen, wie z. B. die Richtlinie 2010/35/EU über ortsbewegliche Druckgeräte (TPED). Ziel dieser Richtlinie ist es, einen gemeinsamen Markt zu schaffen, in dem der freie Verkehr von Produkten und notifizierten Prüfstellen auf der Grundlage der gegenseitigen Anerkennung möglich ist. Dieses Ziel in Bezug auf die notifizierten Stellen ist in Erwägungsgrund (18) der TPED festgelegt:

"(18) Es müssen gemeinsame Vorschriften für die gegenseitige Anerkennung notifizierter Stellen festgelegt werden, durch die die Einhaltung der Richtlinie 2008/68/EG und der vorliegenden Richtlinie sichergestellt wird. Durch diese gemeinsamen Vorschriften lassen sich unnötige Kosten und überflüssige Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Zulassung von Geräten vermeiden und technische Handelshemmnisse beseitigen."

- Erst seit der Einführung der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 in der Ausgabe 2011 des RID/ADR sind die Verfahren für die Anwendung und Umsetzung der TPED endgültig integriert. Diese Verfahren befassen sich wie in Abschnitt 1.8.7 erwähnt mit den administrativen Kontrollen für die Durchführung der Konformitätsbewertungen, der wiederkehrenden Prüfungen, der Zwischenprüfungen und der außerordentlichen Prüfungen von Tanks und Druckgefäßen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2. Das Kapitel 6.8 war jedoch nicht gründlich überarbeitet worden.
- Die systematische Anwendung des auf EWR-Ebene mit der TPED vorherrschenden Prinzips der gegenseitigen Anerkennung beruht insbesondere auf der Akkreditierung von Prüfstellen nach der Norm EN ISO/IEC 17020 einschließlich deren Benennung, einem Erfahrungsaustausch zwischen den notifizierten Stellen und der Marktüberwachung. Dieses System ermöglicht den Prüfstellen innerhalb des EWR völlige Dienstleistungsfreiheit. Im Hinblick auf die Marktüberwachung ist es außerdem wichtig zu wissen, dass sie nur für Produkte und nicht für Prüfstellen gilt. Darüber hinaus entscheidet jeder Mitgliedstaat, was er auf seinem Hoheitsgebiet überwachen möchte.
- Obwohl die TPED nicht in allen RID/ADR-Vertragsstaaten anwendbar ist, können ihre Grundprinzipien für den Entwurf von Vorschriften über die gegenseitige Anerkennung im RID/ADR verwendet werden.
- Der Absatz 6.8.2.4.6 RID enthält bereits den Grundsatz einer Genehmigung der wiederkehrenden Prüfung in anderen Ländern, erlaubt aber nicht, dass eine zuständige Behörde oder eine Prüfstelle eines Staates in einem anderen Staat frei tätig werden kann. Dies würde sonst gegen das im Anwendungsbereich des RID/ADR geltende Territorialitätsprinzip verstoßen (siehe auch Anlage VI).

- Die TPED beinhaltet eine Marktüberwachung mit der Möglichkeit für Staaten, Informationen über Nichtkonformitäten und Tätigkeiten von notifizierten Stellen auszutauschen. Da das RID/ADR ein solches System nicht enthält und die London-AG der Meinung ist, dass dies in der neuen Regelung nicht umgesetzt werden sollte, müssen weitere Regelungen zu diesem Thema erarbeitet werden.
- Es scheint, dass die vollständige gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen (Freizügigkeit), wie sie im EWR mit der TPED in Kraft ist, derzeit als ein Schritt zu weit für das RID/ADR angesehen wird.

Notwendigkeit einer neuen Regelung

6. Die Notwendigkeit einer neuen Regelung wurde bereits 2008 in der Gemeinsamen Tagung angesprochen und in den folgenden Jahren ausgiebig diskutiert. Die Historie dieser Diskussionen ist in Anlage III dargestellt. Sie rührt von zwei Hauptproblemen her:

Unterschiedliche Praktiken der Vertragsstaaten in Bezug auf die Verwendung ausländischer Baumusterzulassungen

7. Die Verfahren für die Konformitätsbewertung und die Prüfungen (einschließlich der Prüfung der Herstellung) nach den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 gelten ausschließlich für Tanks für Gase der Klasse 2. Tanks, die für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 bestimmt sind, fallen nicht unter diese Vorschriften. Für einen Tankhersteller bedeutet dies, dass unterschiedliche Zulassungswege mit unterschiedlichen Beteiligten beschriftet werden müssen. Zum Beispiel:
- a) für Tanks für Gase der Klasse 2
 - harmonisierte Verfahren im EWR durch die TPED,
 - gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen und freies Inverkehrbringen von Tanks.
 - b) hingegen für Tanks der Klassen 3 bis 6, 8 und 9
 - nationale Verfahren,
 - keine gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen, kein freies Inverkehrbringen (auch nicht im EWR). Einige ausländische zuständige Behörden verlangen für jeden in ihr Hoheitsgebiet importierten Tank eine neue Baumusterzulassung.

Dies führt zum Beispiel zu doppelten Verantwortlichkeiten auf der Ebene der Herstellung, da jede der Prüfstellen oder Behörden zusätzliche Maßnahmen verlangt.

Dies hat zur Folge, dass ein Tank, der für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 bestimmt ist und nach den Anforderungen der RID/ADR-Vorschriften nach einem "nationalen Ansatz" gebaut wurde, nicht frei in Verkehr gebracht werden kann.

8. Mit der Entwicklung eines neuen Systems (Anpassung der Verfahren für die Zulassung und Prüfung von Tanks sowie für die Zulassung und Überwachung der Prüfstellen) und einer entsprechenden nationalen Umsetzung könnten die Verfahren für die Zulassung und Prüfung von Tanks für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 und die Verfahren für Tanks für die Beförderung von Stoffen anderer Klassen angeglichen werden. Dies hätte den Vorteil,
- über klare Zuständigkeiten zu verfügen,
 - ähnliche Verfahren für Tanks für Gase der Klasse 2 und für Tanks für Stoffe anderer Klassen anzuwenden,

- kein Sicherheitsdefizit zu schaffen, da das Gefährdungspotenzial von Gasen der Klasse 2 historisch gesehen immer als höher angesehen wurde und die Anzahl der Sondervorschriften größer ist. Der harmonisierte Ansatz schafft auch mehr Transparenz. Er würde auch das Sicherheitsniveau von Tanks, die für die Beförderung von Stoffen anderer Klassen vorgesehen sind, angleichen.

Mängel bei der Zertifizierung und dem Bau von importierten Tanks

9. Die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs wies 2014 auf Mängel beim Bau und bei der Zertifizierung bestimmter in das Vereinigte Königreich importierter Tanks hin. Dieses Problem ist leider kein spezifisches Problem des Vereinigten Königreichs. In anderen Vertragsstaaten gibt es ähnliche Schwierigkeiten.
10. Die Situation des Tankherstellungsmarktes und der Industrie auf dem europäischen Kontinent, wo es immer weniger Hersteller gibt, führt dazu, dass viele Länder keine andere Wahl haben, als Tanks aus dem Ausland zu importieren. Dies kann zu Überraschungen führen, wenn die zuständige Behörde des Landes, in das ein neuer Tank importiert werden soll, die von der zuständigen Behörde des Landes der Herstellung ausgestellte Baumusterzulassung und die Bescheinigung über die von der Prüfstelle des Landes der Herstellung vor Ort durchgeführte erstmalige Prüfung ohne weitere Überprüfung anerkennt.
11. Wenn die zuständige Behörde des Landes, in dem der Tank registriert ist, der ausländischen Prüfstelle, welche die erstmalige Prüfung durchgeführt hat, ihr volles Vertrauen schenkt und keine weiteren Überprüfungen oder Maßnahmen verlangt, wie es in einigen anderen Ländern der Fall ist, kann die Feststellung von Herstellungsmängeln erst zum Zeitpunkt der ersten Besichtigung des Tankinneren, d. h. zum Zeitpunkt der ersten wiederkehrenden Prüfung, möglich sein. Dies geschieht bei ADR-Tanks im Prinzip sechs Jahre nach der erstmaligen Prüfung, was für den Tankbetreiber zu spät ist, um Ansprüche auf der Grundlage der Garantie geltend zu machen, die in der Regel nach fünf Jahren abläuft.

Zielsetzungen der neuen Regelung

12. Die Hauptziele der neuen Regelung zur Einführung eines harmonisierten Systems zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks, das für Stoffe aller Klassen mit Ausnahme der Klassen 1 und 7 gilt, basieren auf den Schlussfolgerungen der informellen Würzburg-Arbeitsgruppe (siehe Dokument OTIF/ RID/RC/2015/13 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/13):

Ziel 1: Gemeinsame Anforderungen an die Ernennung und Überwachung von Prüfstellen.

Maßnahme 1: Änderung des Abschnitts 1.8.6.

Ziel 2: Tanks, die von einer zuständigen Behörde erstmalig zugelassen wurden, dürfen der erstmaligen und wiederkehrenden Prüfung in einem zweiten Land (durch eine vom zweiten Land ernannten Prüfstelle) unterzogen werden.

Maßnahme 2: Vervollständigung der Maßnahme 1, Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung wie in Absatz 6.8.2.4.6 RID.

Ziel 3: Aufstellung eines RID/ADR-weiten Verzeichnisses für anerkannte Prüfstellen.

Maßnahme 3: Bitte an die Sekretariate (OTIF/UNECE), Informationen zu sammeln und auf ihren Websites zu veröffentlichen.

Ziel 4: Für die Herstellung von Tanks mit einer ausländischen Tankzulassung Begrenzung der nationalen Anforderungen auf eine Überprüfung der Unterlagen der bestehenden Baumusterzulassung durch eine national zuständige Behörde oder eine benannte Prüfstelle.

Maßnahme 4: Aufnahme eines neuen Textes in Unterabschnitt 6.8.1.5.

Ziel 5: Streichung nationaler Anforderungen in Bezug auf die Duplizierung von bestehenden Tankzulassungen beim Import von Tankfahrzeugen.

Maßnahme 5: Aufnahme eines neuen Textes in Unterabschnitt 6.8.2.3.

Ziel 6: Beibehaltung der bestehenden Vorschriften für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2.

Maßnahme 6: Die Änderungen in den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 werden auf ein Minimum beschränkt.

Merkmale der neuen Regelung

13. Hauptmerkmal ist die Einführung einer Alternative zur Richtlinie 2010/35/EU über ortsbewegliche Druckgeräte (TPED, für Druckgefäße und Tanks der Klasse 2) im Anwendungsbereich des RID/ADR ohne die Möglichkeit der Marktüberwachung für die übrigen Tanks (Klassen 3 bis 9) des RID/ADR.

14. Die systematische Anwendung des auf EWR-Ebene mit der TPED vorherrschenden Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung beruht insbesondere auf der Akkreditierung der Prüfstellen nach der Norm EN ISO/IEC 17020, einschließlich ihrer Benennung, einem Erfahrungsaustausch zwischen den benannten Stellen und der Marktüberwachung. Dieses System ermöglicht eine völlige Dienstleistungsfreiheit der Prüfstellen innerhalb des EWR im Gegensatz zum Territorialitätsprinzip, das im Anwendungsbereich des RID/ADR für Tanks zur Beförderung von Stoffen anderer Klassen als der Klasse 2 vorherrscht.

Im Hinblick auf die Marktüberwachung ist es außerdem wichtig zu wissen, dass sie nur für Produkte und nicht für Prüfstellen gilt. Außerdem entscheidet jeder Mitgliedstaat, was er auf seinem Hoheitsgebiet überwachen möchte.

15. Die TPED bleibt in Kraft, und es steht nicht zur Debatte, ihre Texte in Frage zu stellen. Es werden lediglich die notwendigen Anpassungen für das System für Tanks, die Stoffe anderer Klassen als der Klasse 2 befördern, vorgenommen, wobei darauf geachtet wird, dass keine Abweichungen von den derzeit für die TPED geltenden Anforderungen entstehen.

16. Der Anwendungsbereich der neuen Regelung (RID/ADR, fast 60 Vertragsstaaten) wird weit über den EWR (30 Mitgliedsstaaten) hinausgehen. Die RID/ADR-Regelung verfügt nicht über einen rechtlichen Rahmen wie die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten, die für die TPED gilt.

17. Die neue Regelung für die Tätigkeiten der Prüfstellen im Zusammenhang mit den in Abschnitt 1.8.7 RID/ADR genannten Konformitätsbewertungsverfahren beruht auf der Akkreditierung. Die Akkreditierung ist in der Tat das am besten geeignete Instrument, um das Endziel der gegenseitigen Anerkennung von Prüfstellen zu erreichen. Auch aufgrund ihrer spezifischen Kompetenzen ist eine nationale Akkreditierungsstelle am besten in der Lage sicherzustellen, dass die Kriterien der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit von der Prüfstelle erfüllt werden.

18. Die Norm EN ISO/IEC 17020 "Konformitätsbewertung – Anforderungen an den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen" wird als Anforderungsdokument für die Akkreditierung verwendet. Diese Norm wurde verfasst, um das Vertrauen in die Fähigkeit von Stellen zu fördern, eine Prüfaufgabe unparteiisch auszuführen; die Einstufung von Prüfstellen als Typ A, B oder C ist im Wesentlichen ein Maß für ihre Unabhängigkeit. Eine Prüfstelle muss in dem Maße unabhängig sein, wie es die Bedingungen, unter denen sie ihre Dienstleistungen erbringt, erfordern. In Abhängigkeit von diesen Bedingungen muss sie die in der Anlage A der Norm festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.
19. Aus diesem Grund und wie bereits auf TPED-Ebene umgesetzt muss eine Prüfstelle, die Prüfungen für Dritte durchführt, die Anforderungen des Typs A erfüllen, wie sie in Anlage A.1 der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) festgelegt sind. Die Anforderungen des Typs A sind die einzigen, welche die Unabhängigkeit der Prüfstellen garantieren und somit deren gegenseitige Anerkennung ermöglichen. Ohne die gegenseitige Anerkennung der Prüfstellen kann das System nicht funktionieren.

Mehrere RID/ADR-Vertragsstaaten verlangen bereits, dass die Prüfstellen für die Konformitätsbewertung von Tanks zur Beförderung von Stoffen anderer Klassen als der Klasse 2 akkreditiert sind.

20. Die Harmonisierung der Zulassungs- und Prüfverfahren für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 und für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9 wird es ermöglichen:
- die Verfahren für die Benennung und Überwachung der Prüfstellen durch die zuständigen Behörden auf der Grundlage gemeinsamer Kriterien im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung dieser Stellen zu verbessern,
 - den Bau und die Anforderungen an die Prüfung von Tanks zu verbessern. Ein Beispiel: Wird von einer zuständigen Behörde eine Baumusterzulassung erteilt, so ist diese von den Behörden der anderen Vertragsstaaten zu akzeptieren. Eine Doppelzulassung (wie sie heute noch praktiziert wird) ist nicht erforderlich, da die nationalen Anforderungen an Tanks mit einer ausländischen Baumusterzulassung auf eine Prüfung der Unterlagen der bestehenden Baumusterzulassung durch eine national zuständige Behörde oder eine benannte Prüfstelle beschränkt werden.
 - Die erstmalige Prüfung von Tanks, die gemäß dieser Baumusterzulassung gebaut wurden, sollte von dem Land durchgeführt werden, in dem der Tank registriert werden soll, oder im Land der Herstellung, wenn die zuständige Behörde des Landes, in dem der Tank registriert werden soll, damit einverstanden ist.
 - Die zuständige Behörde des Landes, in dem der Tank registriert werden soll, kann eine "Inbetriebnahmeüberprüfung" durchführen, wenn sie die erstmalige Prüfung des Tanks nicht selbst durchgeführt hat. Da das RID/ADR keinen gesetzlichen Rahmen für die Marktüberwachung wie in der TPED enthält, wird diese Überprüfung ein Minimum an gegenseitiger Überwachung zwischen den Vertragsstaaten bieten.
 - Zugelassene Tanks werden zwar in verschiedenen Vertragsstaaten registriert, diese Art der gegenseitigen Prüfung wird jedoch die Harmonisierung verbessern und eine kontinuierliche Überwachung des Marktes ermöglichen.
 - Die von den Vertragsstaaten zugelassenen Prüfstellen, einschließlich ihres Tätigkeitsbereichs, werden den Sekretariaten der UNECE und der OTIF bekannt gegeben, die ein Verzeichnis dieser Stellen auf ihren Websites veröffentlichen werden.

Detaillierte Erläuterung der Änderungen

1. Die vorgeschlagenen Änderungen zu den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 sowie zu Kapitel 6.8 sind in den Anlage I, II und III des Dokuments OTIF/RID/RC/2021/23 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23 enthalten.
2. Die Vorschläge zur Harmonisierung der Zulassungs- und Prüfverfahren für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6 und der Klassen 8 und 9 mit den Verfahren für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 haben die Änderung der folgenden Abschnitte erforderlich gemacht:

Abschnitt 1.8.6 – Administrative Kontrollen für die in den Abschnitten 1.8.7 und 1.8.8 beschriebenen Tätigkeiten

3. Der Abschnitt 1.8.6 wurde dahingehend geändert, dass das bewährte Prinzip der gegenseitigen Anerkennung, das im RID für Sachverständige (Absatz 6.8.2.4.6) teilweise bereits in Kraft ist, auch auf Prüfstellen angewendet werden kann.
 - *Absätze 1.8.6.2.1 und 1.8.6.2.2 Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Prüfstellen:* Künftig gelten die Anforderungen des Abschnitts 1.8.6 für Prüfstellen als erfüllt, wenn die Prüfstelle nach den Anforderungen des Typs A der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) akkreditiert ist.

Eine große Herausforderung bei der Entwicklung der neuen Anforderungen an die Benennung von Prüfstellen bestand darin, die Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung zwischen den RID/ADR-Vertragsstaaten, wie sie bereits unter der Richtlinie 2010/35/EU über ortsbewegliche Druckgeräte (TPED) bestehen, nicht zu gefährden.

- *Absatz 1.8.6.2.4.2 – Verzeichnis der auf RID/ADR-Ebene zugelassenen Prüfstellen:* Um die Anerkennung von Prüfstellen durch andere zuständige Behörden zu ermöglichen, muss die zuständige Behörde jedes RID/ADR-Vertragsstaates ein aktualisiertes Verzeichnis aller von ihr zugelassenen Prüfstellen mit ihren Tätigkeitsbereichen, einschließlich vorübergehend zugelassener Prüfstellen, veröffentlichen. Ein Verweis auf dieses Verzeichnis ist auf der Website der OTIF/UNECE zu veröffentlichen.

Der Zweck eines Verzeichnisses von Prüfstellen, die von ihren zuständigen Behörden benannt wurden, besteht darin, eindeutig zu bestätigen, dass die aufgeführten Prüfstellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungstätigkeiten in jedem anderen RID/ADR-Vertragsstaat durchzuführen und dass die ausgestellten Bescheinigungen im gesamten RID/ADR-Gebiet gültig sind.

Dieses Verzeichnis berührt nicht die nationalen Anforderungen für die zuständige Behörde jedes RID/ADR-Vertragsstaates, Bescheinigungen auszustellen, in denen die technischen Bereiche und Kompetenzen ihrer zugelassenen Prüfstellen aufgeführt sind. Dies hat den Vorteil, dass eventuelle Zweifel anderer zuständiger Behörden ausgeräumt werden.

- *Absatz 1.8.6.2.4.3 – Eine Prüfstelle kann von einer anderen zuständigen Behörde anerkannt werden:* Dieser Text sieht die Möglichkeit vor, dass die RID/ADR-Vertragsstaaten ausländische Prüfstellen für Tätigkeiten auf ihrem Hoheitsgebiet zulassen können. Weitere Einzelheiten in Bezug auf die Art der Prüfung sind in den Unterabschnitten 6.8.1.5 ff. geregelt.

Abschnitt 1.8.7 – Verfahren für die Konformitätsbewertung, die Ausstellung der Baumusterzulassungsbescheinigungen und die Prüfungen

4. Der Abschnitt 1.8.7 als solcher hat keine größeren Änderungen erfahren. Die verschiedenen Absätze wurden alle sorgfältig geprüft und entsprechend angepasst, hauptsächlich auf der Grundlage der auf TPED-Ebene gemachten Erfahrungen. Auch die verwendete Terminologie wurde überprüft. Nachstehend sind die wichtigsten Änderungen aufgeführt:
- *"Hersteller"*: Es war notwendig, in einer Bemerkung am Anfang des Abschnitts darzulegen, was unter "Hersteller" zu verstehen ist.
 - *Unterabschnitt 1.8.7.5 – Inbetriebnahmeüberprüfung*: Dieser neue Absatz wurde aufgenommen, um den Tätigkeitsbereich der Prüfstellen, die diese Art der Überprüfung durchführen, genauer zu definieren. Wie in Absatz 6.8.1.5.5 beschrieben, darf das Land, in dem der Tank registriert werden soll, eine "Inbetriebnahmeüberprüfung" durchführen, wenn es die erstmalige Prüfung des Tanks nicht selbst durchgeführt hat. Da das RID/ADR nicht über einen gesetzlichen Rahmen wie die TPED verfügt, stellt diese Überprüfung eine Mindestüberwachung dar, die eine gegenseitige Kontrolle zwischen den Vertragsstaaten gewährleistet.
 - *Absatz 1.8.7.7.3 – Genehmigungsbesecheinigung eines betriebseigenen Prüfdienstes*: Es wurden Details zu den Mindestangaben für die Ausstellung der Genehmigungsbesecheinigung eines betriebseigenen Prüfdienstes durch die Prüfstelle aufgenommen.
 - *Absatz 1.8.7.8.2 – Unterlagen für die Ausstellung der Baumusterzulassungsbescheinigung*: Es wurden Details zu den Unterlagen, die der Hersteller der Prüfstelle zur Verfügung stellen muss, aufgenommen.
 - *Streichung des Verweises auf die Norm EN 12972*: Da es keine Unterscheidung mehr zwischen Tanks für Gase der Klasse 2 und solchen für Stoffe der Klassen 3 bis 9 geben wird, konnte dieser Verweis gestrichen werden, da er die entsprechende Angabe in Absatz 6.8.2.6.2 dupliziert.

6.8.1.5 – Verfahren für die Konformitätsbewertung, die Baumusterzulassung und die Prüfungen

5. Hinsichtlich der zu Kapitel 6.8 vorgeschlagenen Änderungen betrifft die wichtigste Änderung die Einführung eines neuen Unterabschnitts, dessen Vorschriften angeben, wie die Verfahren für die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Konformitätsbewertungen, wiederkehrenden Prüfungen, Zwischenprüfungen und außerordentlichen Prüfungen gemäß Abschnitt 1.8.7 RID/ADR anzuwenden sind.
6. Die Durchführung von Prüfungen durch Prüfstellen außerhalb des Staates, in dem sie zugelassen sind (Tätigkeitsbereiche), führte zu einer längeren Diskussion. Während sich einige Delegationen für eine völlige Dienstleistungsfreiheit, wie sie in der TPED für Tanks für Gase gewährt wird, aussprachen, verwiesen andere Delegationen auf die staatliche Souveränität und das Problem, dass die zuständige Behörde, welche die Anerkennung ausgesprochen hat, nicht mehr überprüfen kann, ob ein im Ausland tätiger Sachverständiger noch die Voraussetzungen für die Anerkennung erfüllt. Andere Delegationen waren der Meinung, dass die Prüfung eines Tanks im Ausland durch einen in diesem Land anerkannten Sachverständigen nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Landes, aus dem der Eigentümer des Tanks stammt, möglich sei. Insbesondere wurde dazu angemerkt:
- Der von den zuständigen Behörden während der ersten Sitzungen der informellen Arbeitsgruppe zurückgesandte Fragebogen zeigte, dass es in den RID/ADR-Vertragsstaaten unterschiedliche Ansätze gibt.

- Eine zuständige Behörde hat nicht das Recht, im Ausland tätig zu werden. Die Staaten üben die Souveränität in ihrem Hoheitsgebiet aus, und nur Baumusterzulassungen können auf fremden Hoheitsgebieten "aktiv" sein.

7. Eine schematische Darstellung der verschiedenen Eingriffsmöglichkeiten der Prüfstellen, wie sie in Unterabschnitt 6.8.1.5 definiert sind, könnte das Verständnis erleichtern und komplizierte Erläuterungstexte ersetzen. Grundlage hierfür könnte das von den Niederlanden bei der London-AG im Dezember 2019 vorgelegte Arbeitspapier zum Tätigkeitsbereich der Prüfstellen sein, in dem es heißt:

"Gemäß der Vorschrift in Absatz 1.8.6.2.4.2 veröffentlichen die zuständigen Behörden ein Verzeichnis der Prüfstellen, die sie für Tätigkeiten in ihrem Land zugelassen haben. Die Idee hinter diesem Verzeichnis der zugelassenen Prüfstellen ist, dass nach der Zulassung durch ein Land auch andere Länder diese Prüfstellen in Anspruch nehmen können, ohne selbst den Zulassungsprozess vornehmen zu müssen. Dieser Ansatz wurde in die Vorschrift des Absatzes 1.8.6.2.4.3 aufgenommen, wobei die Idee darin bestand, zwei Optionen für die zuständigen Behörden zu beschreiben:

1. Eine von Land A zugelassene Prüfstelle kann von Land B für eine Tätigkeit in Land B und für das Ausstellen von Bescheinigungen im Namen des Landes B anerkannt werden. So kann eine zugelassene Prüfstelle von einem anderen Land anerkannt werden und in dessen Namen in diesem Land tätig werden.
2. Zulassung von Prüfstellen, die von anderen Ländern anerkannt sind, zur Ausübung von Tätigkeiten auf ihrem Hoheitsgebiet. In diesem Fall erlaubt Land B einer Prüfstelle aus Land A, im Namen der zuständigen Behörde von Land A in Land B tätig zu werden. Diese Option deckt mehr Tätigkeiten ab als nur die Möglichkeit, in einem anderen Land auf der Grundlage von Kapitel 6.8 tätig zu werden, in dem es heißt, dass die Prüfung durch das Land der Registrierung oder das Land der Herstellung erfolgen sollte. Wenn das Land der Registrierung nicht das Land der Herstellung ist, darf die vom Land der Registrierung zugelassene Prüfstelle Tätigkeiten im Land der Herstellung durchführen. Unabhängig davon sollten die Länder die Möglichkeit haben, Prüfstellen in ihrem Land tätig werden zu lassen, auch wenn dieses Land nicht das Land der Registrierung oder der Herstellung ist. Dies betrifft insbesondere die in Absatz 6.8.1.5.6 erwähnte wiederkehrende Prüfung, bei der die Idee des "Registrierungslandes" eingeführt wird."

Es ist auch wichtig darauf hinzuweisen, dass es sich bei RID und ADR um völkerrechtliche Übereinkommen handelt, die auf dem Territorialitätsprinzip beruhen. Im vorliegenden Zusammenhang bedeutet dies unter anderem, dass die nach nationalem Recht bestimmten Behörden für den Vollzug zuständig sind und nur innerhalb ihres Hoheitsgebietes hoheitlich handeln dürfen.

[Eine zusammenfassende Tabelle, in der die Tätigkeitsbereiche der Prüfstellen beschrieben werden, wird in einem informellen Dokument vorgelegt werden.]

8. Weitere wesentliche Änderungen sind:
- Absatz 6.8.1.5.1 – Baumusterprüfung gemäß Absatz 1.8.7.2.1
 - Absatz 6.8.1.5.2 – Ausstellung einer Baumusterzulassungsbescheinigung gemäß Absatz 1.8.7.2.2
 - Absatz 6.8.1.5.3 – Überwachung der Herstellung gemäß Unterabschnitt 1.8.7.3
 - Absatz 6.8.1.5.4 – Erstmalige Prüfung gemäß Unterabschnitt 1.8.7.4
 - Absatz 6.8.1.5.5 – Inbetriebnahmeüberprüfung gemäß Unterabschnitt 1.8.7.5

- Absatz 6.8.1.5.6 – Zwischenprüfung, wiederkehrende Prüfung oder außerordentliche Prüfung gemäß Unterabschnitt 1.8.7.6
- Anpassung der Vorschriften für die Baumusterzulassung in Unterabschnitt 6.8.2.3, insbesondere Streichung des Absatzes 6.8.2.3.3: Da es keinen Unterschied mehr zwischen Tanks für Gase der Klasse 2 und Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 9 geben wird, kann der Text gestrichen werden, da er den entsprechenden Text in Absatz 1.8.7.2.2 dupliziert. Der neue Text entspricht dem bisherigen Absatz 6.8.2.3.2.
- Einige in Kapitel 6.8 verwendete Begriffe mussten angepasst werden, um der neuen Situation besser gerecht zu werden (z. B. Ersatz von "Sachverständiger" durch "zuständige Behörde").

Übergangsvorschriften

1. In Anbetracht der Tatsache, dass einige Länder noch Schritte unternehmen müssen, um ihre nationalen Systeme weiterzuentwickeln und an das künftige System der Prüfstellen anzupassen, genehmigte die Gemeinsame Tagung im Grundsatz die in Anlage IV des Dokuments OTIF/RID/RC/2021/23 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23 vorgeschlagenen Übergangsvorschriften.
2. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, die gegenseitige Anerkennung der Prüfstellen während der Übergangszeit zu klären.

[Noch zu ergänzen]

Anlage III**Historie der Diskussionen über die Notwendigkeit einer neuen Verordnung**

1. Der in der RID-Ausgabe 2005 eingeführte Absatz 6.8.2.4.6 enthält Vorschriften über die gegenseitige Anerkennung von zugelassenen nationalen Sachverständigen, die damit in anderen Ländern Kesselwagenprüfungen durchführen können (siehe Anlage VI). Dies ist im ADR nicht der Fall, so dass eine unterschiedliche Behandlung von Tanks nach RID und ADR besteht.
2. Im Frühjahr 2008 hat die Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) im informellen Dokument INF.6 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beantragt, die Zulassungs- und Prüfverfahren für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6 und der Klassen 8 und 9 mit denen für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 zu harmonisieren und dabei den europäischen Ansatz zu berücksichtigen.
3. Die Verfahren für die Anwendung und Umsetzung der Richtlinie 2010/35/EU über ortsbewegliche Druckgeräte (TPED) wurden durch die Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 endgültig in die Ausgabe 2011 des RID/ADR integriert. Diese Verfahren behandeln insbesondere die in Abschnitt 1.8.7 genannten administrativen Kontrollen zur Durchführung von Konformitätsbewertungen, wiederkehrenden Prüfungen, Zwischenprüfungen und außerordentlichen Prüfungen von Tanks und Druckgefäßen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2. Das Kapitel 6.8 war jedoch nicht vollständig überarbeitet worden.
4. Im Jahr 2013 griff die UIP das Thema mit dem informellen Dokument INF.30 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr und dem Dokument OTIF/RIDR/RC/2013/48 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/48 erneut auf, um das System der Zulassungs- und Prüfverfahren für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 und für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9 anzugleichen. Der in den UIP-Vorschlägen gewählte Ansatz:
 - regelte die Harmonisierung der Verfahren für die Zulassung und Prüfung von Tanks,
 - brachte die Bereiche Zulassung und Prüfung des Abschnitts 1.8.7 mit denen der Unterabschnitte 6.8.2.3 und 6.8.2.4 in Einklang,
 - regelte die Anpassung der Verfahren für Zulassung und Beaufsichtigung von zugelassenen Prüfstellen,
 - definierte Begrifflichkeiten und Zuständigkeiten von Prüfstellen,
 - ersetzte den Begriff des Sachverständigen.

Die Gemeinsame Tagung war der Ansicht, dass die Umsetzung der in der Europäischen Union (EU) geltenden TPED in das RID/ADR erfolgreich war und sich die Verfahren gemäß den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 bewährt haben. Die Anpassung der Verfahren für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6 und der Klassen 8 und 9 sei daher eine logische Fortsetzung und erlaube die Harmonisierung der europäischen Zulassungsverfahren. Darüber hinaus bestehe kein Sicherheitsdefizit, da das Gefährdungspotential von Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 und das daraus resultierende Sicherheitsniveau deutlich höher sei als bei Tanks zur Beförderung von Stoffen der übrigen Klassen.

Die Gemeinsame Tagung hatte jedoch festgestellt, dass die Grundsätze der TPED nicht ohne weiteres auf Tanks für die Beförderung von Stoffen anderer Klassen als der Klasse 2 im Rahmen des RID/ADR angewendet werden können, da keine allumfassende Verwaltungsstruktur oder Regeln zur Marktüberwachung bestehen, die alle Vertragsstaaten umfassen. Einige Experten waren der Ansicht, dass das RID/ADR der Erleichterung der internationalen Beförderung

diene und Fragen im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen außerhalb seines Anwendungsbereichs lägen. Es wurde deshalb die Meinung vertreten, dass dieses Thema zunächst in geeigneten EU-Gremien diskutiert werden sollte.

5. Im Jahr 2014 erachtete die informelle Würzburg-Arbeitsgruppe zur Zulassung von Tanks in Übereinstimmung mit der Praxis der EU-Mitgliedstaaten eine Verbesserung der Situation durch die Aufnahme von Lösungen für die Probleme der Prüfung und Zulassung von Tanks in das RID/ADR für wichtig (OTIF/RID/RC/2015/13 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/13).
6. In den Jahren 2014 und 2015 informierte die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs die Gemeinsame Tagung über offensichtliche Mängel beim Bau und bei der Zulassung von Tanks, die in das Vereinigte Königreich importiert wurden, anhand umfassender technischer Informationen zu Fragen im Zusammenhang mit nicht ordnungsgemäß gebauten und zugelassenen Straßentankfahrzeugen (informelles Dokument INF.16 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2014, Dokument OTIF/RID/RC/2015/22 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22 und informelles Dokument INF.18 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2015). Diese Fragen haben zu einem umfangreichen nationalen Forschungsprogramm geführt, an dem hochspezialisierte technische Einrichtungen mit einem Kostenaufwand von etwa 1,5 Millionen Pfund beteiligt waren (informelles Dokument INF.51 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2015). Spezifische Fragen zur Benennung von Prüfstellen, zu deren exterritorialen Tätigkeiten sowie zu Überwachungs- und Kontrollverfahren wurden ebenfalls aufgeworfen. Auf nationaler Ebene wurden auch zusätzliche Zertifizierungsverfahren für Fahrzeuge festgelegt.
7. Diese Situation hat die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs veranlasst, ihre Verfahren für die Benennung und Überwachung der Tätigkeiten zugelassener Prüfstellen zu überprüfen. Dabei hat sie ein besonderes Augenmerk auf die exterritorialen Tätigkeiten dieser Stellen gelegt. Die Einhaltung der überarbeiteten Leitlinien in Verbindung mit einer strengeren Überwachung der Tätigkeiten und einer verstärkten Kontrolle der Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen durch das Vereinigte Königreich über eine zentralisierte Datenbank sollte eine Wiederholung der Situation verhindern. In Anbetracht der Herkunft der nicht konformen Tanks und der exterritorialen Tätigkeit der fraglichen Prüfstellen hatte die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs abgeleitet, dass dieses Problem nicht auf sein Hoheitsgebiet beschränkt war.
8. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung unterstützte die Initiative des Vereinigten Königreichs, eine informelle Arbeitsgruppe zur weiteren Untersuchung dieser Frage einzurichten. Die in der Arbeitsgruppe vorgebrachten allgemeinen Bemerkungen lauteten wie folgt (Bericht OTIF/RID/RC/2015-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138/Add.1):
 - Es gibt eine Reihe spezifischer Fragen, die im Zulassungsverfahren berücksichtigt werden müssten, und in den einzelnen Ländern werden unterschiedliche Praktiken angewendet.
 - Die Harmonisierung der Prüfverfahren hat sich als schwierig herausgestellt. Es ist daher wünschenswert, dass eine zentrale Stelle diese Aufgabe für alle Prüfstelle wahrnimmt.
 - Viele Prüfstellen sind international tätig und verfügen über Büros in verschiedenen Ländern, was eine Überwachung ihrer Tätigkeiten erschwert.
 - Eine Einheitlichkeit der Zulassungsbescheinigungen würde von der Industrie begrüßt werden und einen wirksamen Vollzug erleichtern.
 - Das Dokument der Würzburg-Arbeitsgruppe (OTIF/RID/RC/2015/13 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/13) enthält dieselben oder eng damit verknüpfte Fragestellungen. Es ist daher erforderlich, alle diese Fragen zusammen zu betrachten.

9. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung hatte sich auf die folgenden Aufgaben für das Mandat der informellen Arbeitsgruppe geeinigt, die parallel zu den Aufgaben berücksichtigt werden sollten, die im ersten Maßnahmenpaket der Würzburg-Arbeitsgruppe genannt wurden. Die Skizze des Mandats der Gruppe war im informellen Dokument INF.12 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2019 wiedergegeben und wird in Anlage V wiedergegeben.
10. Die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks traf sich erstmals im Juni 2015 unter dem Vorsitz des Vereinigten Königreichs, daher ihr Name "London-Arbeitsgruppe". Die von der informellen Arbeitsgruppe angenommenen grundlegenden Prinzipien für ihre Änderungsvorschläge sind in Anlage IV wiedergegeben.
11. Die Ergebnisse der Sitzungen der London-Arbeitsgruppe waren systematisch Gegenstand von Berichten, die der Gemeinsamen Tagung vorgelegt wurden.

Grundsätze für die Entwicklung der neuen Regelung

Die von der informellen Arbeitsgruppe als Grundlage für die Entwicklung der vorgeschlagenen Änderungen zu den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 sowie den damit zusammenhängenden Abschnitten des Kapitels 6.8 vereinbarten grundlegenden Prinzipien im Hinblick auf die durchgeführten Verfahren und die administrativen Kontrollen für die in den Kapiteln 6.2 und 6.8 festgelegten Zulassungen und Prüfungen werden im Folgenden in Erinnerung gerufen. Sie waren ursprünglich im Dokument OTIF/RID/RC/2017/22 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/22 enthalten.

- a) Der Begriff der "zuständigen Behörde", der im RID/ADR als "die Behörde(n) oder sonstige Stelle(n), die in jedem Staat und in jedem Einzelfall gemäß Landesrecht als solche bestimmt wird (werden)", definiert ist, ermöglicht eine Verkürzung des Begriffs "zuständige Behörde oder eine von dieser Behörde benannte Stelle" auf "zuständige Behörde" im gesamten Kapitel 6.8.
- b) In Kapitel 6.8 sollte ein neuer Unterabschnitt aufgenommen werden, in dem angegeben wird, wie die Verfahren für die Durchführung von Konformitätsbewertungen, Bauartzulassungen und Prüfungen anzuwenden sind, deren administrativen Verfahren und Kontrollen wiederum in Abschnitt 1.8.6 bzw. Abschnitt 1.8.7 beschrieben werden.
- c) Für die Baumusterprüfung muss der Hersteller eine einzige Prüfstelle beauftragen, die von der zuständigen Behörde des Herstellungslandes oder des ersten Registrierungslandes des ersten nach diesem Baumuster hergestellten Tanks anerkannt ist. Nur diese zuständige Behörde ist zur Ausstellung der Baumusterzulassungsbescheinigung befugt.
- d) Für die Überwachung der Herstellung und die erstmalige Prüfung der Tanks muss der Hersteller eine einzige Prüfstelle beauftragen, die entweder von der zuständigen Behörde des Registrierungslandes oder der zuständigen Behörde des Herstellungslandes anerkannt ist.
- e) Wenn Tanks aus an verschiedenen Orten hergestellten Bauteilen zusammengesetzt werden, muss die für die Bewertung des vollständigen Tanks zuständige Prüfstelle alle Bauteile des Tanks auf Konformität mit den Anforderungen des RID/ADR überprüfen, unabhängig davon, wo sie hergestellt wurden.
- f) Unter bestimmten Umständen kann es erforderlich sein, eine im Verhältnis zum Zustand des Tanks stehende Inbetriebnahmeüberprüfung durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Anforderungen des RID/ADR erfüllt sind:
 - (i) Wenn die erstmalige Prüfbescheinigung von einer Prüfstelle ausgestellt wurde, die von der zuständigen Behörde des Registrierungslandes nicht anerkannt ist, kann die zuständige Behörde des Registrierungslandes eine Inbetriebnahmeüberprüfung fordern.
 - (ii) Wenn die Registrierung eines Tanks von einem Vertragsstaat auf einen andere übertragen wird, kann die zuständige Behörde des Vertragsstaates, auf den der Tank übertragen wird, eine Inbetriebnahmeüberprüfung anordnen. In diesem Fall hat der Eigentümer/Betreiber des Tanks eine einzige von der zuständigen Behörde des Registrierungslandes anerkannte Prüfstelle für diese Inbetriebnahmeüberprüfung zu beauftragen.
- g) Zur Förderung der Anerkennung von benannten Prüfstellen durch zuständige Behörden anderer Vertragsstaaten sollten die Sekretariate der OTIF/UNECE ein System zur Notifizierung und Auflistung entwickeln, in dem die Namen der Prüfstellen und die Bereiche der Tätigkeiten, die sie durchführen dürfen, enthalten sind.

Anlage V**Skizzierung des Mandats für die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks**

1. Das vereinbarte Mandat, das von der Gemeinsamen Tagung für die informelle Arbeitsgruppe festgelegt wurde, umfasste die folgenden Punkte:
 - a) Evaluierung der Regelungen für die Benennung von Prüfstellen;
 - b) Evaluierung der Überwachungsmechanismen (z. B. durch eine zentrale Datenbank) für Prüfstellen und der Überwachung der exterritorialen Tätigkeiten sowie Fortschreibung der im Namen der zuständigen Behörde durchgeführten Tätigkeiten;
 - c) Überarbeitung der Prüfverfahren;
 - d) Überarbeitung der relevanten Bestimmungen in Kapitel 6.8 und der in Bezug genommenen Normen, insbesondere der Bestimmungen zu den erstmaligen und außerordentlichen Prüfungen;
 - e) Evaluierung möglicher Verbesserungen für die Beibehaltung der Tankakte und
 - f) Erstellung eines Verzeichnisses der RID/ADR-Prüfstellen.
2. Die Gemeinsame Tagung beschloss außerdem, dass diese Punkte mit den entsprechenden Arbeiten, die in der Würzburg-Arbeitsgruppe identifiziert wurden, kombiniert werden sollten:
 - a) Erarbeitung gemeinsamer Anforderungen für die Ernennung und Überwachung von Prüfstellen;
 - b) Prüfung der Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung wie in Absatz 6.8.2.4.6 RID zum Prinzip der gegenseitigen Anerkennung;
 - c) Prüfung der Aufstellung eines RID/ADR-weiten Verzeichnisses für anerkannte Prüfstellen verbunden mit der Bitte an die Sekretariate (OTIF/UNECE), Informationen zu sammeln und auf ihren Websites zu veröffentlichen;
 - d) Prüfung der Aufnahme eines neuen Textes in Unterabschnitt 6.8.2.3 zur Abdeckung der Herstellung von Tanks mit einer ausländischen Tankzulassung unter Begrenzung der nationalen Anforderungen auf eine Überprüfung der Unterlagen der bestehenden Baumusterzulassung durch eine national zuständige Behörde oder eine benannte Prüfstelle, sofern nicht besondere nationale technische Vorschriften bestehen (z. B. Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten bei -40 °C);
 - e) Prüfung der Aufnahme eines neuen Textes in Abschnitt 9.7.2 ADR (wo es einen Querverweis auf Kapitel 6.8 gibt) zur Streichung nationaler Anforderungen in Bezug auf die Duplizierung von bestehenden Tankzulassungen beim Import von Tankfahrzeugen und
 - f) Harmonisierung der Praxis in Bezug auf die Verwendung nationaler technischer Regelwerke und Änderung des Abschnitts 6.2.5 und des Unterabschnitts 6.8.2.7.

Erinnerung an den Grundsatz der Territorialität gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID

Hinweis auf den Absatz 42 des Schlussberichts der 42. Tagung des RID-Fachausschusses (A 81-03/501.2006), ergänzt durch das Dokument OTIF/RID/CE/EE/2006/4 Deutschlands, das dem Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID am 29. und 30.08.2006 in Leipzig vorgestellt wurde:

"Nach dieser Diskussion beschließt der RID-Fachausschuss, den derzeitigen Text nicht zu ändern. Der RID-Fachausschuss geht nach der heutigen Rechtslage von folgender Situation aus:

- a) *Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf von einem in diesem Land anerkannten Sachverständigen geprüft werden.*
- b) *Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem dort anerkannten Sachverständigen geprüft werden.*
- c) *Nach heutigem Recht ist es jedoch nicht möglich, dass ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem in einem dritten Mitgliedstaat anerkannten Sachverständigen geprüft wird.*

In COTIF-Staaten, wo dieses geduldet wird, finden zur Zeit auch Außenprüfungen durch anerkannte Sachverständige statt, in denen der Kesselwagen zugelassen ist."

Territorialitätsprinzip

Hoheitsgewalt nur für das eigene Hoheitsgebiet (Auszug aus dem Dokument OTIF/RID/CE/EE/2006/4)



