

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 6

22. Januar 2008

Original: Deutsch

### RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 25. bis 28. März 2008)

### Tagesordnungspunkt 2: Tanks

### Angleichung der Verfahren zur Zulassung von Tanks für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 an die Regelungen der neuen Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7

### Antrag der Internationalen Privatwagen-Union (UIP)

#### **Sachverhalt**

Die in der Gemeinsamen Tagung beschlossenen Verfahren für Konformitätsbewertung und Prüfung (einschließlich Überwachung der Herstellung) gemäß den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 gelten ausschließlich für Tanks der Klasse 2. Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 sind von diesen Regelungen ausgenommen.

Damit sind für einen Tankhersteller bzw. Hersteller von Kesselwagen unterschiedliche Zulassungswege mit unterschiedlichen Beteiligten zu beschreiten.

Klasse 2 über TPED  
harmonisierte Verfahren in EU,  
gegenseitige Anerkennung und freies Inverkehrbringen.

Klassen 3 bis 6, 8 und 9  
nationale Verfahren,  
auch in EU kein freies Inverkehrbringen möglich.

Dies führt z.B. zu Doppelzuständigkeiten in der Herstellung. So begehrt jede der oben genannten Prüfstellen bzw. Behörden das Mandat, die übergeordneten Prüfungen (QS-System, Schweißzulassungen etc.) durchzuführen.

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.

Damit ist ein Tank der Klassen 3 bis 6, 8 und 9, der nach alten RID/ADR-Regeln mit nationalem Ansatz zu fertigen ist, trotz Zitats des RID in der TSI nicht "interoperabel". Während innerhalb der EU erhebliche Anstrengungen unternommen werden, im Güterwagensektor nach ähnlich harmonisierten Verfahren wie in den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 Wagen freizügig in Verkehr bringen zu können, ist dies bei Tanks nach altem nationalen und nicht harmonisierten Ansatz nicht möglich.

## Antrag

6.8.2.4.5 erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.2.4.5** ~~Die Prüfungen~~ **Für die Konformitätsbewertung und die Prüfung (einschließlich Überwachung der Herstellung) der Tanks** nach den Absätzen 6.8.2.4.1 bis 6.8.2.4.4 ~~sind durch den behördlich anerkannten Sachverständigen durchzuführen~~ **müssen die Verfahren des Abschnitts 1.8.7 von der zuständigen Behörde, deren Beauftragten oder von der gemäß Norm EN ISO/IEC 17020:2004 Typ A akkreditierten Prüfstelle nach Unterabschnitt 1.8.6.4 angewendet werden.** Über die Prüfungen sind Bescheinigungen auszustellen. In diesen Bescheinigungen ist ein Hinweis auf das Verzeichnis der in diesem Tank zur Beförderung zugelassenen Stoffe oder auf die Tankcodierung gemäß Unterabschnitt 6.8.2.3 aufzunehmen.

Eine Kopie dieser Bescheinigungen ist der Tankakte jedes geprüften Tanks, Batteriewagens/Batterie-Fahrzeugs oder MEGC beizufügen (siehe Absatz 4.3.2.1.7)."

## Bewertung

Mit einer solchen Anpassung und geeigneter nationaler Umsetzung wären die Verfahren für Zulassung und Prüfung zwischen der Klasse 2 und den anderen Klassen auf harmonisiertem Niveau wieder angeglichen. Dies mit den Vorteilen:

- Klare Zuständigkeiten.
- Doppelnutzung von Tanks für Klasse 2 und andere Klassen wird wieder möglich.
- Ein sicherheitstechnisches Defizit besteht nicht, da das Gefahrenpotential in der Klasse 2 historisch immer als höher eingestuft wurde, die Zahl der Sonderbestimmungen höher ist und der harmonisierte Ansatz mehr Transparenz schafft. Durch eine solche Regelung würde das Sicherheitsniveau der anderen Klassen angeglichen.

Ein Eisenbahnkesselwagen wäre so bei entsprechenden Anpassungen der TPED auch im Bereich der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 interoperabel, was in jedem Fall dringend zu erreichen ist. Wenn dies nicht im RID und in der TPED zu erreichen ist, wären eventuell entsprechende Änderungen der TSI mit gefahrgutrechtlichen Regelungen zu überlegen.

---