

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/CE/41/6i)

2. November 2004

Original: Französisch

RID: 41. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Meiningen (Deutschland), 15. bis 18. November 2004)

**Thema: Absatz 6.8.2.4.6 – Sachverständige für die Durchführung von Prüfungen an
Tanks von Kesselwagen**

Antrag der Schweiz

Im neuen Absatz 6.8.2.4.6 der RID-Ausgabe 2005 (Sachverständige für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen) lautet der letzte Satz wie folgt:

"Zur Gewährleistung eines einheitlichen Prüfniveaus organisiert das Sekretariat der OTIF mindestens einmal jährlich einen Erfahrungsaustausch."

Für ein "einheitliches Prüfniveau" besteht nach Ansicht der Schweiz eine Notwendigkeit, jedoch sollte eine intensive Debatte darüber geführt werden, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Anschließend sollten Vorschläge für die Klarstellung des Textes erarbeitet werden.

Nach der multilateralen Sondervereinbarung RID 4/2002, die den Unterzeichnerstaaten eine vorgezogene Umsetzung der gegenseitigen Anerkennung von Sachverständigen für die Durchführung von Prüfungen an Kesselwagen ermöglicht, wird die Organisation des Erfahrungsaustausches durch Deutschland, dem initiierenden Staat dieser Sondervereinbarung, sichergestellt. Die Schweiz hat die Sondervereinbarung unterzeichnet und hat im Dezember 2003 an einer Tagung in Bonn teilgenommen. Die Teilnehmer haben aufgezeigt, in welchen Bereichen eine Harmonisierung der Prüfverfahren wünschenswert ist. Nach Ansicht der Schweiz ist ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch für eine harmonisierte Praxis der Prüfverfahren zwar unerlässlich, aber nicht ausreichend.

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

Denn:

- Wie kann das Anforderungsniveau des in Absatz 6.8.2.4.6 definierten Sachverständigen aufrechterhalten werden? Wie kann der Markt kontrolliert werden?
- Wie kann erreicht werden, dass die Sachverständigen gemeinsame Abnahmekriterien anwenden, und dadurch verhindert werden, dass weniger strenge Prüfverfahren zu einem "Tourismus" der Wagen zu konzilianteren Prüfstellen führen?
- Wie kann verhindert werden, dass ein von einem Sachverständigen zurückgewiesener Kesselwagen nicht durch einen anderen Sachverständigen zugelassen wird?

Beispiel:

Ein schweizerischer Sachverständiger prüft die Mindestwanddicke eines Kesselwagens und misst auf einer Fläche, die er für die Zulassung einer Abweichung für zu erheblich hält, weniger als die vorgeschriebenen 6 mm. Er verweigert den Stempelabdruck für die Bestätigung der Prüfung. Der Eigentümer des Wagens fordert eine Untersuchung durch den Sachverständigen eines Nachbarstaates, wo Toleranzwerte bis -10 % des vorgeschriebenen Mindestwertes zugelassen werden. Wie kann das Recht des Eigentümers, eine zweite Messung der Wanddicke zu verlangen – wenn er die Kompetenzen des ersten Sachverständigen in Zweifel zieht –, vom Wunsch unterschieden werden, sich an einen weniger pedantischen Sachverständigen zu wenden?

Das Gleiche gilt für die Reparaturmethoden bei einer Nichtübereinstimmung des Tanks mit den Vorschriften, die zwischen den verschiedenen Staaten stark voneinander abweichen. Als Nachweis sei die Reparatur durch Plattierung (Verdoppelung der Bleche) angeführt, die in bestimmten Staaten eine Standardreparatur darstellt, während sie in anderen Staaten nicht zugelassen ist.

Verschiedene Lösungen:

Für die Schweiz erscheint es absolut erforderlich, dass die Sachverständigen aller Mitgliedstaaten bei der Feststellung eines Problems während der Prüfung des inneren und äußeren Zustands eines Tanks identische Abnahmekriterien anwenden. Deshalb:

- Sollte nicht ein Katalog gemeinsamer Kriterien aufgestellt werden, der von allen Sachverständigen anzuwenden ist? Dies betrifft insbesondere:
 - 1. Bewertung der korrodierten Flächen (betroffene Fläche und Messung der Dicke)
 - 2. Reparaturmethoden für Tanks.
- Wäre es vorstellbar, allen Sachverständigen vorzuschreiben, dem Sekretariat der OTIF (oder einer anderen zentralen Stelle) die Identität von Wagen mitzuteilen, deren Prüfung nicht bestätigt werden konnte?
- Kann diese Stelle ersucht werden, diese Informationen den anderen Sachverständigen zur Verfügung zu stellen?
- Kann von den Sachverständigen verlangt werden, dass sie diese Informationen vor der Durchführung von Prüfungen abfragen?

Die Schweiz möchte gern die Meinung der übrigen Delegationen kennen lernen und wird, sofern der RID-Fachausschuss diesen Vorstoß unterstützt, einen Antrag unterbreiten.
