

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**OTIF/RID/CE/2008/3**

4. April 2008

Original: Französisch

**RID: 45. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Bern, 16. Mai 2008)

**Thema: Entwurf der Notifizierungstexte OTIF/RID/NOT/2009 – Absatz 6.8.3.4.6**

### **Mitteilung des Sekretariats**

### **Einführung**

Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2007 und bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses im November 2007 wurde folgender Text für den Absatz 6.8.3.4.6 angenommen:

**"6.8.3.4.6** Abweichend von den Vorschriften nach Unterabschnitt 6.8.2.4 sind die wiederkehrenden Prüfungen nach Absatz 6.8.2.4.2 durchzuführen:

- a) mindestens alle drei Jahre | mindestens alle zweieinhalb Jahre  
an Tanks für UN 1008 Bortrifluorid, UN 1017 Chlor, UN 1048 Bromwasserstoff, wasserfrei, UN 1050 Chlorwasserstoff, wasserfrei, UN 1053 Schwefelwasserstoff, UN 1067 Distickstofftetroxid (Stickstoffdioxid), UN 1076 Phosgen oder UN 1079 Schwefeldioxid;
- b) spätestens sechs Jahre | spätestens acht Jahre  
nach der Inbetriebnahme und danach mindestens alle 12 Jahre an Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase.

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.

Die Zwischenprüfungen nach Absatz 6.8.2.4.3 sind spätestens sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung durchzuführen.

Zwischen zwei aufeinanderfolgenden wiederkehrenden Prüfungen kann die zuständige Behörde eine Dichtheitsprüfung oder eine Zwischenprüfung nach Absatz 6.8.2.4.3 verlangen.

Wenn der Tankkörper, seine Armaturen, Rohrleitungen und Ausrüstungsteile getrennt geprüft worden sind, muss der Tank nach dem Zusammenbau einer Dichtheitsprüfung unterzogen werden."

[Referenzdokumente: INF.14 GT 03/06 + INF.21 GT 03/06 + INF.38 GT 03/06]

Ein Vertreter eines Eisenbahnunternehmens hat das französische Verkehrsministerium, welches dem Sekretariat diese Mitteilung weitergeleitet hat, darauf hingewiesen, dass in der linken Spalte des Absatzes a) "drei Jahre" durch "vier Jahre" ersetzt werden sollte, um dem derzeitigen Text des RID Rechnung zu tragen. In der französischen Fassung des Entwurfs der Notifizierungstexte (Dokument [OTIF/RID/NOT/ 2009]) wurde dieser Fehler berichtigt. Der Vertreter des Eisenbahnunternehmens hat dagegen nicht darauf hingewiesen, dass im Absatz b) wie in der derzeitigen Ausgabe des RID "sechs Jahre" in "acht Jahre" geändert werden sollte.

Das Sekretariat macht darauf aufmerksam, dass im ADR die Fristen für die wiederkehrenden Prüfungen in diesem Absatz nicht geändert wurden. Um sicherzugehen, dass nicht die geringste Absicht bestand, das RID an das ADR anzupassen, hat das Sekretariat alle diesbezüglichen Dokumente konsultiert, und zwar in chronologischer Reihenfolge:

- INF.34 (Deutschland) der Gemeinsamen Tagung im September 2005, in dem die für das RID vorgeschlagenen Fristen vier Jahre (Absatz a)) und acht Jahre (Absatz b)), also unverändert sind;
- OCTI/RID/GT-III/2005-B/Add.1 (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe) Absatz 18, in dem angegeben ist, dass das informelle Dokument INF.34 erneut unterbreitet wird (als informelles Dokument INF.14 für die Gemeinsame Tagung im März 2006);
- OCTI/RID/GT-III/2006/6 (Frankreich), das aber nur den Unterabschnitt 6.8.2.4 betrifft;
- INF.14 (Deutschland) der Gemeinsamen Tagung im März 2006, das sich auf das oben genannte informelle Dokument INF.34 bezieht und in dem in Absatz b) sechs Jahre vorgeschlagen werden, ohne jedoch zu präzisieren, dass dies sowohl für das RID als auch für das ADR gilt und dass das RID an das ADR anzupassen ist;
- INF.21 (Belgien) der Gemeinsamen Tagung im März 2006, das sich auf das informelle Dokument INF.14 bezieht und in dem drei Jahre (Absatz a)) und sechs Jahre (Absatz b)) vorgeschlagen werden, ohne jedoch zu präzisieren, dass dies sowohl für das RID als auch für das ADR gilt und dass das RID an das ADR anzupassen ist;
- OCTI/RID/GT-III/2006-A/Add.1 (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe) Absätze 13 bis 16, die auf dem informellen Dokument INF.21 basieren und in denen ebenfalls drei Jahre (Absatz a)) und sechs Jahre (Absatz b)) vorgeschlagen werden, ohne jedoch zu präzisieren, dass dies sowohl für das RID als auch für das ADR gilt und dass das RID an das ADR anzupassen ist;
- OCTI/RID/GT-III/2006-A (Bericht der Gemeinsamen Tagung im März 2006) Absatz 15. Im angekündigten Antrag Belgiens OCTI/RID/GT-III/2006/20 wird der Absatz 6.8.3.4.6 nicht behandelt.

## **Schlussfolgerung**

In keinem dieser Dokumente ging es darum, das RID hinsichtlich der Fristen an das ADR anzupassen. Wenn dies der Fall gewesen wäre, hätte diese Absicht deutlich gemacht und zumindest begründet werden müssen. In der Tat bezogen sich die Anträge und Entscheidungen jedoch nicht auf die Fristen. Da die Tank-Arbeitsgruppe in der Regel auf der Grundlage der ADR-Texte arbeitet, ist das Sekretariat der Ansicht, dass im vorliegenden Fall die abweichenden Fristen für Kesselwagen einfach nicht beachtet wurden.

## **Anregung**

Der RID-Fachausschuss wird gebeten, sich zur Notwendigkeit der Anpassung der Fristen für die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen an die Fristen für Tankfahrzeuge in Absatz 6.8.3.4.6 zu äußern.

In Absatz 6.8.3.4.6 b) könnte die erste wiederkehrende Prüfung sechs Jahre nach Inbetriebnahme (statt bisher acht Jahre) durchaus sinnvoll sein, da sich diese Frist mit der normalen Frist für die Zwischenprüfungen decken würde.

---