



OTIF/RID/CE/GTP/2019/1

16. September 2019

Original: Deutsch

RID: 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Wien, 25. bis 29. November 2019)

Thema: Äquivalenz der US-amerikanischen Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen

Antrag des Sekretariats der OTIF

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Zwischen der OTIF und dem Generalsekretariat des Kooperationsrates der arabischen Staaten des Golfes (GS-GCC) wurde 2014 eine Gemeinsame Absichtserklärung abgeschlossen, um einen Beitritt des GS-GCC und der GCC-Mitgliedstaaten zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorzubereiten. In diesem Zusammenhang ist die Frage aufgetaucht, ob Kesselwagen, die nach nordamerikanischen Vorschriften gebaut wurden, RID-konform sind.

Zu treffende Entscheidung:

Erster Meinungs austausch.

Einleitung

1. Die OTIF hat mit dem Generalsekretariat des Kooperationsrates der arabischen Staaten des Golfes (GS-GCC) 2014 eine Gemeinsame Absichtserklärung abgeschlossen, um einen Beitritt des GS-GCC und der GCC-Mitgliedstaaten zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorzubereiten. Mitgliedstaaten des GCC sind das Königreich Bahrain, der Staat Katar, der Staat Kuwait, das Sultanat Oman, das Königreich Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate.

2. Im Rahmen dieser Gemeinsamen Absichtserklärung haben bereits mehrere Konferenzen unter Beteiligung des GS-GCC, der GCC-Mitgliedstaaten und dem Sekretariat der OTIF stattgefunden, bei denen unter anderem auch das RID vorgestellt wurde.
3. Die meisten Eisenbahnlinien auf der arabischen Halbinsel werden neu gebaut. Verschiedenste Beratungsfirmen aus allen Teilen der Welt sind momentan auf der arabischen Halbinsel tätig. Beschaffungsverträge für Eisenbahnrollmaterial wurden bereits abgeschlossen.
4. Beispielsweise haben die saudi-arabischen Eisenbahnen (SAR) bereits vor einigen Jahren Verträge über die Lieferung von 1500 Kesselwagen abgeschlossen, die nach Normen des amerikanischen Eisenbahnverbands (Association of American Railroads – AAR) gebaut sind.
5. In diesem Zusammenhang wurde von SAR die Frage an das Sekretariat der OTIF gerichtet, ob das RID Vorschriften enthält, die eine Verwendung von Kesselwagen im Anwendungsbereich des RID zulassen, die nicht nach den in Unterabschnitt 6.8.2.6 RID in Bezug genommenen Normen, aber nach nordamerikanischen Normen gebaut sind.
6. Das RID enthält momentan keine Vorschriften, welche die Äquivalenz zwischen Normen, auf die im RID Bezug genommen wird, und anderen Normen behandeln. Vor dem Hintergrund der Strategie der OTIF, den Beitritt weiterer Staaten zum COTIF zu fördern, ist das Sekretariat der OTIF der Ansicht, dass sich die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses mit dieser Frage auseinandersetzen sollte.
7. Um die Frage der Äquivalenz zu prüfen, hat das Sekretariat der OTIF verschiedene Institutionen kontaktiert, um in Erfahrung zu bringen, ob vergleichende Studien in diesem Bereich bereits durchgeführt wurden. Da dies nicht der Fall zu sein scheint, beabsichtigt das Sekretariat der OTIF gemeinsam mit dem GS-GCC eine solche Studie in Auftrag zu geben, sobald Einigkeit über die Finanzierung besteht.
8. Aus diesem Grund möchte das Sekretariat der OTIF eine erste Reihe von Fragen an die Ständige Arbeitsgruppe richten.

Fragen

9. Wurden in einem der RID-Vertragsstaaten bereits vergleichende Studien zwischen den Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen des RID und den Vorschriften des AAR bzw. des US-amerikanischen Verkehrsministeriums (DOT) durchgeführt?
10. Es gibt derzeit keine Anhaltspunkte dafür, dass amerikanische Kesselwagen weniger sicher oder sicherer als RID-Kesselwagen sind. Dennoch unterscheidet sich die Art und Weise, wie amerikanische Kesselwagen im nordamerikanischen Eisenbahnsystem eingesetzt werden, von der Art und Weise, wie RID-Kesselwagen im Rahmen des COTIF eingesetzt werden.

Wie sollte eine vergleichende Studie durchgeführt werden? Ist es notwendig, einen detaillierten Vergleich der Vorschriften vorzunehmen, ist ein Vergleich der Grundsätze und des allgemeinen Sicherheitsansatzes besser geeignet oder ist eine Kombination beider Vergleiche erforderlich?

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es neben Unterschieden in den Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen beträchtliche Unterschiede in den betrieblichen Vorschriften und in den Vorschriften für die Infrastruktur gibt.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass sich die Ständige Arbeitsgruppe sowie die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" bereits in der Vergangenheit mit der Fortentwicklung US-amerikanischer Vorschriften und deren möglichen Auswirkungen auf das RID befasst hat (siehe zum Beispiel das Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2015/4 Deutschlands und den Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2015-A Absätze 43 bis 47, in dem neue Kesselwagen-Standards für die USA und Kanada diskutiert werden, die nach dem Unfall von Lac-Mégantic (Kanada) entwickelt wurden).

11. Welche Konsequenz könnten Äquivalenzvorschriften für die Weiterentwicklung des RID haben?
- Müssten in Zukunft vermehrt Verweise auf regional geltende CEN-Normen durch weltweit geltende ISO-Normen ersetzt werden, sofern solche existieren?
 - Sollte die Zusammenarbeit mit den nordamerikanischen Partnern intensiviert werden, um eine parallele Fortentwicklung oder gar eine Harmonisierung der Vorschriften sicherzustellen?
 - Wie geht man mit der Frage um, wenn sich in der Zukunft ein GCC-Mitgliedstaat entscheidet, beispielsweise australische Kesselwagen zu kaufen? Kann es daher sinnvoll sein, die Studie auf Normen auszudehnen, die bereits auf weiteren Kontinenten existieren?
 - Wie wird gleichzeitig die Übereinstimmung mit den Tankvorschriften des ADR sichergestellt?
-