

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 36

14. März 2012

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 19. bis 23. März 2012)

Tagesordnungspunkt 4: Interpretationen

Anwendung von Normen bzw. technischen Regelwerken

Antrag Deutschlands

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Die Notwendigkeit für die Anerkennung eines techni-
schen Regelwerks ist klärungsbedürftig.

Zu treffende Entscheidung:

Auslegung der Vorschriften in Abschnitt 6.2.5 und
den Unterabschnitten 6.8.2.7 und 6.8.3.7

Damit zusammenhängende Dokumente:

INF.18 (Deutschland)

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.

Einleitung

1. In den Vorschriften für nicht in Übereinstimmung mit in Bezug genommenen Normen ausgelegte, gebaute und geprüfte Druckgefäße, Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC (Abschnitt 6.2.5, Unterabschnitte 6.8.2.7 und 6.8.3.7 RID/ADR) findet sich jeweils im ersten Satz (2. Alternative) die Aussage: "..., oder in Fällen, in den in Unterabschnitt ... keine Normen in Bezug genommen sind, oder...", kann die zuständige Behörde die Anwendung eines technischen Regelwerks anerkennen, ...". Diese Aussage ist nicht eindeutig auszulegen:
 - zum Einen könnte man daraus schließen, dass in allen Fällen, in denen im Regelwerk eine technische Anforderung beschrieben wird und in denen keine Norm eine Festlegung zu dieser technischen Anforderung enthält, nur dann eine Herstellung des entsprechenden Gegenstandes erfolgen darf, wenn zuvor ein technisches Regelwerk anerkannt worden ist (d.h. man **muss** praktisch für alle Lücken ein technisches Regelwerk entwerfen) oder
 - man **darf** in diesem Fall ein technisches Regelwerk entwerfen, notifizieren und anwenden. Sollte kein technisches Regelwerk erarbeitet werden, kann nach den Festlegungen der Stelle verfahren werden, die für die Baumusterzulassung zuständig ist.
2. Diese Frage ist nach dem Inkrafttreten des RID/ADR 2011 von erheblichem Interesse. Insbesondere die Normen EN 14432:2006 und EN 14433:2006 sind zwar nach der Tabelle in Absatz 6.8.2.6.1 allgemein für alle Tanks anwendbar, sie sind jedoch von ihrem Titel her nur für flüssige Chemieprodukte vorgesehen und technisch zumindest für tiefgekühlte verflüssigte Gase nicht verwendbar. Praktisch würde dies bei der ersten Interpretation dazu führen, dass heute legal keine Ventile für solche Tanks existieren dürften und dringend ein technisches Regelwerk geschaffen werden muss. Würde jedoch die zweite Interpretation zutreffen, so könnte auf nationaler Ebene weiterhin – wie in der Vergangenheit – verfahren werden. Würde die erste Interpretation zutreffen, so stellt sich außerdem die Frage, bis zu welcher Detaillierung Normen erforderlich sind.

Antrag

3. Bestätigung einer der beiden Auslegungen und Festlegung des weiteren Vorgehens.
 4. Festlegung von Kriterien, wie zwischen Ausrüstungsteilen, die eine besondere Sicherheitsrelevanz haben und durch eine Norm bzw. ein technisches Regelwerk hinterlegt sein sollten und solchen, die vom Hersteller frei verwendet werden dürfen (diese Festlegung ist auch relevant für die separate Baumusterzulassung von Ausrüstungsteilen, siehe informelles Dokument INF.18 Deutschlands).
-