

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/GTP/2013/5

16. August 2013

Original: Englisch

RID: 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

**Thema: Frist für die nächste Prüfung von Kesselwagen, Wagen mit abnehmbaren
Tanks, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern und MEGC**

Antrag Schwedens

Hintergrund

1. Bei der 51. Tagung des RID-Fachausschusses wurde beschlossen, im Einleitungssatz des Absatzes 1.4.2.2.1 RID die Worte "durch repräsentative Stichproben" zu streichen. Der Bericht OTIF/RID/CE/2012-A dieser Tagung hält dazu in den Absätzen 39 bis 40 fest:

"39. Die Vertreterin Frankreichs unterstützt teilweise die Bemerkungen der UIC im informellen Dokument INF.16. Im Dokument Schwedens (OTIF/RID/CE/2011/1 – Repräsentative Stichprobenkontrollen in Absatz 1.4.2.2.1 RID im Vergleich zu UIC-Merkblatt 471-3), das dieser Arbeitsgruppe zu Grunde gelegen habe, habe sich die Frage auf Stichprobenkontrollen am Abgangsort bezogen, die von den Eisenbahnbeförderungsunternehmen unterschiedlich interpretiert werden und zu Problemen führen könnte. Die Arbeit der Arbeitsgruppe habe darin bestanden, auf diese Frage zu antworten und in Absatz 1.4.2.2.1 gegebenenfalls die Worte "durch repräsentative Stichproben" zu streichen. Die Frage der Überprüfung während der Beförderung der Sendungen durch repräsentative Stichproben sei hingegen kein Ziel der Arbeitsgruppe gewesen, da zu diesem Punkt kein Dokument vorgelegt worden sei. Es sei daher zweckmäßig, diese Frage auf der Grundlage eines Antrags zu einem späteren Zeitpunkt zu untersuchen.

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.

40. Die Mehrheit der Delegationen ist für die Streichung "durch repräsentative Stichproben" im Einleitungssatz des Absatzes 1.4.2.2.1. Die weitergehenden Vorschläge, bei einem Wechsel des Beförderers zusätzliche stichprobenartige Kontrollen vorzusehen und den Punkt 5 des UIC-Merkblattes 471-3 auch auf der OTIF-Website zu veröffentlichen, werden zu einem späteren Zeitpunkt entschieden."
2. Durch die Streichung der Worte "durch repräsentative Stichproben" hat der Beförderer nun die Pflicht, sich am Abgangsort zu vergewissern, dass jede Sendung die Vorschriften der Absätze 1.4.2.2.1 a) bis g) erfüllt. Dies stellt für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter offensichtlich ein geeignetes Sicherheitsniveau dar, auch wenn diese Prüfungen bei der Straßenbeförderung nur "gegebenenfalls" durchzuführen sind.
 3. Ein besonderes Problem wurde im Eisenbahnverkehr jedoch bei der Kontrolle, ob die Frist für die nächste Prüfung von abnehmbaren Tanks, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern und MEGC nicht überschritten ist, festgestellt. Dieses Problem wurde im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2012/5 Schwedens beschrieben.
 4. Angaben zum Datum der letzten Prüfung (d.h. nicht die Frist für die nächste Prüfung) können einem Schild aus nicht korrodierendem Metall entnommen werden, das an einer für die Prüfung leicht zugänglichen Stelle am Tank dauerhaft befestigt ist. Dies bedeutet, dass der Beförderer berechnen muss, ob das Datum überschritten ist oder nicht. Jeder, der versucht, diese Angaben auf den Metallschildern zu lesen, wird sofort das Problem feststellen, dem die Beförderer gegenüberstehen. Der Wortlaut "an einer für Kontrollzwecke leicht zugänglichen Stelle" kann unterschiedliche Dinge bedeuten. Das Schild kann sich etwa an einer für Kontrollzwecke leicht zugänglichen Stelle befinden, wenn sich der Tankcontainer oder der MEGC auf dem Boden befindet. Wenn der Tankcontainer oder MEGC jedoch auf einen Eisenbahnwagen verladen ist, ist der Zugang zum Schild möglicherweise eingeschränkt. Bei Kesselwagen und Batteriewagen muss das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten des Wagens angebracht sein (siehe Absätze 6.8.2.5.2 und 6.8.3.5.11 RID), bei Tankcontainern und MEGC muss das Datum und die Art der zuletzt durchgeführten Prüfung nur auf dem Schild angebracht sein.
 5. Die Probleme bei der Kontrolle des Datums der nächsten Prüfung wurden bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Riga, 12. bis 15. November 2012) diskutiert. In Absatz 6 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A ist dazu vermerkt:

"6. Die Arbeitsgruppe unterstützt das Ansinnen des Vertreters Schwedens der Gemeinsamen Tagung bzw. dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zu unterbreiten, wonach auch bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) anzugeben ist. Sollte bei den genannten Tagungen keine Mehrheit für diesen Antrag erzielt werden, könnte in Absatz 1.4.2.2.2 betreffend die Vertrauenswürdigkeit der von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen ein Querverweis auch auf Absatz 1.4.2.2.1 d) aufgenommen werden. Dies würde allerdings voraussetzen, dass dem Beförderer konkrete Informationen über die Frist für die nächste Prüfung geliefert werden."

Einleitung

6. Schweden hat sowohl der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (OTIF/RID/CE/GTP/2012/5) als auch der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (OTIF/RID/RC/2013/23) und der 43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (informelles Dokument INF.8) Anträge vorgelegt, in denen die Probleme beschrieben sind, die auftreten, wenn Beförderer sich bei Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC vergewissern müssen, ob die Frist für die nächste Prüfung überschritten ist oder nicht.

7. Das Ergebnis der Gemeinsamen Tagung war, dass dieses Thema zunächst vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter erörtert werden sollte (siehe Bericht OTIF/RID/RC/2013-A/Add.1 Absätze 20 und 21):

"20. Im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von RID/ADR-Tankcontainern und ortsbeweglichen UN-Tanks mit dem Datum der nächsten Prüfung bringen viele Mitglieder der Arbeitsgruppe ihre Präferenz für Vorschlag 1, einige Mitglieder ihre Präferenz für Vorschlag 2 zum Ausdruck. Es besteht jedoch Konsens, dass sowohl für ortsbewegliche UN-Tanks als auch für RID/ADR-Tankcontainer ein einheitlicher Ansatz verfolgt werden sollte.

21. Die Tank-Arbeitsgruppe ist daher der Meinung, dass der beste Ansatz darin besteht, diese Frage zunächst auf UN-Ebene aufzuwerfen, da wegen der viel größeren Anzahl von ortsbeweglichen UN-Tanks die Auswirkungen auf RID/ADR-Tankcontainer allein begrenzt wären. Gleichwohl möchte die Tank-Arbeitsgruppe ihre Unterstützung für den Grundsatz des schwedischen Antrags zum Ausdruck bringen, wenn dieser dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterbreitet wird, und schlägt vor, auf die Frage erneut zurückzukommen, wenn die Diskussion auf dieser Ebene erfolgt ist."

8. Bei der 43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses hat der Antrag Schwedens eine kleine Unterstützung erfahren, siehe Absatz 79 des Berichts ST/SG/AC.10/C.3/86:

"79. Einige Experten äußern die Befürchtung, dass die Kennzeichnung mit diesem Datum zu Verwirrung führen könnte, da die Toleranzgrenzen für die Beförderung eines ortsbeweglichen Tanks oder MEGC, der solchen Prüfungen unterzogen werden muss, zwischen den einzelnen Staaten unterschiedlich sein kann."

9. Zudem war der UN-Expertenunterausschuss der Meinung, dass Kennzeichnungsschilder an den Stirnseiten der Tanks für den See- und Straßenverkehr besser wären. Darüber hinaus besteht weiterhin ein Problem für das Vollzugspersonal. Eine Übergangsfrist würde ebenfalls zu einer größeren Verwirrung führen.

10. Die Kennzeichnung mit dem Datum der nächsten Prüfung ist nur für Kesselwagen und Batteriewagen vorgeschrieben (siehe Absätze 6.8.2.5.2, 6.8.3.5.6 und 6.8.3.5.11 RID). In den UN-Empfehlungen wird nur die Angabe der letzten wiederkehrenden Prüfung auf dem Schild von ortsbeweglichen Tanks und MEGC vorgeschrieben (Absätze 6.7.2.20.1, 6.7.3.16.1, 6.7.4.15.1 und 6.7.5.13.1).

11. Die Interpretation des "Abgangsortes" wurde bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Riga, 12. bis 15. November 2012) geklärt. In Absatz 8 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A ist dazu ausgeführt:

"8. Auf die Frage Schwedens, welcher Ort bei Beförderungen in einer Transportkette als Abgangsort gilt, erklärt die Arbeitsgruppe, dass dies der Ort ist, an dem die Eisenbahnbeförderung beginnt."

12. Auf der Grundlage des Absatzes 6 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Riga, 12. bis 15. November 2012) möchte Schweden folgenden Antrag unterbreiten.

Antrag

13. Der Absatz 1.4.2.2.2 erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen dargestellt):

"**1.4.2.2.2** Der Beförderer kann jedoch in den Fällen des Absatzes 1.4.2.2.1 a), b), d), e) und f) auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen."

Begründung

14. Sicherheit: Es sind keine Probleme zu erwarten. Anstelle das Datum selbst zu kontrollieren, darf der Beförderer nun auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.

Durchführbarkeit: Es sind keine Probleme zu erwarten.

Tatsächliche Anwendung: Die Probleme bei der Kontrolle des Datums bleiben bestehen.
