

OTIF/RID/RC/2023-B/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1)

10. Oktober 2023

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE

Genf, 19. bis 27. September 2023

Addendum

Anlage I: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/, gefolgt von der Jahreszahl und einer laufenden Nummer, erwähnten Dokumente werden, sofern nichts anderes angegeben ist, von der UNECE unter der Dokumentenbezeichnung ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, gefolgt von der Jahreszahl und derselben laufenden Nummer, herausgegeben.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe hat vom 19. bis 21. September 2023 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) und mit Herrn Kees de Putter (Niederlande) als Sekretär eine Hybridsitzung abgehalten. Die relevanten Dokumente waren dem Plenum eingereicht und zur Prüfung an die Tank-Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. An der Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe nahmen 28 Sachverständige aus 10 Staaten und 7 Nichtregierungsorganisationen teil. Die folgenden offiziellen und informellen Dokumente wurden behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2023-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023-A (Bericht der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2023)
- OTIF/RID/RC/2023/23 und Add.1 (Sekretariate)
- OTIF/RID/RC/2023/26 (UIC)
- OTIF/RID/RC/2023/28 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2023/29 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2023/30 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2023/33 (EIGA/ECMA)
- OTIF/RID/RC/2023/35 (Belgien)
- OTIF/RID/RC/2023/37 (Belgien)
- OTIF/RID/RC/2023/46 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2023/52 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2023/53 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2023/54 (Frankreich)

Informelle Dokumente:

- INF.4 (Deutschland)
- INF.5 (UIP)
- INF.7 (Deutschland)
- INF.10 (Niederlande)
- INF.11 (Niederlande)
- INF.12 (ITCO)
- INF.19 (Frankreich)
- INF.20 (Polen)
- INF.21 (Polen)
- INF.23 (CEN)
- INF.24 (EIGA)
- INF.27 (Deutschland)
- INF.28 (Frankreich)
- INF.29 (Frankreich)

I. Änderungen, die für eine Aufnahme in das RID/ADR 2025 angenommen werden können

TOP 1: Bericht der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2023

Dokument: OTIF/RID/RC/2023-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 (Sekretariat)

3. Der Antrag auf Änderung des Absatzes 6.8.2.2.11 über Schaugläser in Anlage II des Berichts wird erneut geprüft und ohne Änderungen angenommen. In der Anlage II werden die eckigen Klammern um den geänderten Absatz 6.8.2.2.11 und um die damit verbundenen Übergangsvorschriften in Kapitel 1.6 gestrichen.

TOP 2: Arbeitsgruppe zur Harmonisierung

Dokumente: OTIF/RID/RC/2023/23 und
OTIF/RID/RC/2023/23/Add.1 (Sekretariat)

4. Für die folgenden UN-Nummern werden die für Kapitel 3.2 Tabelle A vorgeschlagenen Tankcodierungen und Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks bestätigt:

Antrag 1 Für die UN-Nummern 1391 und 3482 die Änderung zu Spalte (12) in eckigen Klammern streichen (die Tankcodierung "L10BN(+)" bleibt bestehen).

Für die UN-Nummer 1835, VG II die Änderung zu Spalte (12) in eckigen Klammern streichen (die Tankcodierung "L4BN" bleibt bestehen).

Für die UN-Nummer 3423 bei den Änderungen zu den Spalten (12) und (13) die eckigen Klammern streichen (neue Tankcodierungen "S10AH L10CH" anstelle von "SGAN L4BN" und neue Sondervorschriften "TU14, TU15, TU38, TE21, TE22" für das RID bzw. "TU14, TU15, TE19, TE21" für das ADR).

Für die neue UN-Nummer 3553 die eckigen Klammern in den Spalten (12) und (13) streichen (neue Tankcodierung "PxBN(M)" und neue Sondervorschriften "TU38, TE22, TA4, TT9, TM6" für das RID bzw. "TA4, TT9" für das ADR).

Für die neue UN-Nummer 3560 die eckigen Klammern in den Spalten (12) und (13) streichen (neue Tankcodierung "L10CH" und neue Sondervorschriften "TU14, TU15, TU38, TE 21, TE22" für das RID bzw. "TU14, TU15, TE19, TE21" für das ADR).

Antrag 2 Die vorgeschlagenen Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.62, 1.6.3.63, 1.6.4.66 und 1.6.4.67 werden nicht befürwortet, und der vorgeschlagene Wortlaut in eckigen Klammern ist zu streichen. Die Übergangsvorschriften 1.6.1.55 und 1.6.1.56 werden als ausreichend erachtet.

Antrag 3 Bezüglich der Möglichkeit, über zwei verschiedene Tankcodierungen für die Klasse 8 Klassifizierungscode CT1 Verpackungsgruppe II zu verfügen, wird festgestellt, dass es zwei verschiedene Tankcodierungen auch für die Klasse 8 Klassifizierungscode CT1 Verpackungsgruppen I und III gibt.

Es wird vorgeschlagen, dass dies in der Tabelle des Absatzes 4.3.4.1.2 dadurch gelöst werden kann, dass die folgenden Erläuterungen in ein Feld am unteren Ende des Teils der Tabelle eingetragen werden, der sich mit diesen Tankcodierungen befasst.

L4BN	8 ^{a)}	CT1	II, III
a) Stoffe mit Ausnahme von Fluorwasserstoffsäure und Difluorwasserstofflösungen sind dieser Tankcodierung zuzuordnen.			

L4DH	8 ^{b)}	CT1	II, III
b) Fluorwasserstoffsäure und Difluorwasserstofflösungen sind dieser Tankcodierung zuzuordnen.			

L10BH	8 ^{c)}	CT1	II, III
c) Stoffe mit Ausnahme von Stoffen, die Fluorwasserstoffsäure enthalten, sind dieser Tankcodierung zuzuordnen.			

L10DH	8 ^{e)}	CT1	II, III
e) Stoffe, die Fluorwasserstoffsäure enthalten, sind dieser Tankcodierung zuzuordnen, ausgenommen Fluorwasserstoffsäure mit mehr als 85 % Fluorwasserstoff.			

Die Tabellenfußnoten a) und (b) werden zu Tabellenfußnote d) und f).

TOP 3: Klarstellung der Bestimmungen über die Haltezeit bei der Beförderung von Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/26 (UIC)

5. Der Grundsatz wird allgemein befürwortet. Man ist sich einig, dass der Absender dafür verantwortlich ist, die leeren ungereinigten Kesselwagen und Tankcontainer in einem Zustand zur Beförderung aufzugeben, in dem die Druckentlastungseinrichtungen während der Beförderung nicht ausgelöst werden.
6. Es wird erörtert, dass eine Formulierung, die dem unten wiedergegebenen Wortlaut entspricht, zur Änderung des Kapitels 4.2 verwendet werden könnte.
7. Nach einer Änderung des vorgeschlagenen Wortlauts wird der folgende Vorschlag angenommen und es wird vereinbart, dass für ortsbewegliche Tanks eine analoge Formulierung verwendet werden kann.

Antrag 4

4.3.3.5 (RID:)
Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Die Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.5 brauchen bei ungereinigten leeren Tanks nicht eingehalten zu werden."

(ADR:) In der rechten Spalte am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Die Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.5 brauchen bei ungereinigten leeren Tankcontainern nicht eingehalten zu werden."

Antrag 5

4.3.3.6 erhält folgenden Wortlaut (gestrichener Text ist durchgestrichen und in Fettdruck, neuer Text in Fettdruck dargestellt):

"4.3.3.6 Tanks/Tankcontainer dürfen nicht zur Beförderung aufgegeben werden:

- a) mit einem Füllungsgrad, bei dem die Schwallbewegungen des Inhalts im Tankkörper unzulässige hydraulische Kräfte hervorrufen können;
- b) wenn sie undicht sind;
- c) wenn sie in einem Ausmaß beschädigt sind, dass die Unversehrtheit des Tanks oder seiner Hebe- oder Befestigungseinrichtungen beeinträchtigt sein kann;
- d) wenn die Bedienungsausrüstung nicht geprüft und für in gutem betriebsfähigem Zustand befunden worden ist;

und bei tiefgekühlt verflüssigten Gasen:

- e) wenn die tatsächliche Haltezeit des zu befördernden **tiefgekühlt verflüssigten** Gases nicht bestimmt worden ist;
- f) wenn die Dauer der Beförderung unter Berücksichtigung aller eventuell auftretenden Verzögerungen die tatsächliche Haltezeit übersteigt; ~~und~~
- g) wenn der Druck nicht konstant ist und auf ein Niveau abgesenkt wurde, so dass die tatsächliche Haltezeit erreicht werden kann⁴⁾;
- h) **wenn sie ungereinigt und leer sind und der Druck nicht auf ein Niveau abgesenkt wurde, das sicherstellt, dass die Druckentlastungseinrichtungen während der Beförderung nicht ansprechen⁴⁾.**"

TOP 4: Befreiung von der Akkreditierung im Falle von zuständigen Behörden, die Prüfaufgaben wahrnehmen

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/28 (Niederlande)

8. Bezüglich des Konflikts zwischen den Absätzen 1.8.6.2.1 und 1.8.6.3.1 für zuständige Behörden, die Prüfaufgaben wahrnehmen, werden zwei weitere Fälle vorgestellt, in denen der letzte Satz des Absatzes 1.8.6.3.1 Probleme verursacht. Dies betrifft Prüfstellen, die ihre Tätigkeiten aufnehmen, aber noch nicht akkreditiert sind (Absatz 1.8.6.2.2.3), und die Vergabe von Unteraufträgen durch Prüfstellen an Stellen, die nicht akkreditiert sind (Absatz 1.8.6.3.3.1).
9. Nach einer Diskussion wird beschlossen, den letzten Satz des Absatzes 1.8.6.3.1 nicht zu streichen, sondern ihn dahingehend zu ändern, dass die in Absatz 1.8.6.3.1 aufgeführten Punkte als erfüllt gelten, wenn die Norm eingehalten wird. Es wird jedoch die Befürchtung geäußert, dass die Ausnahme der zuständigen Behörden von der Akkreditierungspflicht zu unerwünschten Situationen führen könnte, insbesondere, wenn sie Aufgaben an andere Stellen im Sinne der Begriffsbestimmung von zuständiger Behörde in Abschnitt 1.2.1 delegiert. Die meisten Sachverständigen sind der Meinung, dass ein technischer Dienst innerhalb der zuständigen Behörde akkreditiert werden sollte, wenn er Prüfaufgaben wahrnimmt.
10. Es wird argumentiert, dass in Unterabschnitt 1.8.6.1 die Erteilung von Baumusterzulassungen nicht in der Liste der Tätigkeiten enthalten ist und dass die zuständigen Behörden für diese Aufgabe nicht akkreditiert sein müssen. Auf der Grundlage der Anforderungen an Xa-Stellen in Unterabschnitt 6.2.2.12 und in Absatz 6.2.3.6.1 kann jedoch die Auslegung erfolgen, dass die zuständigen Behörden, die Baumusterzulassungen ausstellen, akkreditiert sein müssen.
11. Die Sondervorschriften TA 4 und TT 9 werden insofern erwähnt, als die Akkreditierung zwingend vorgeschrieben ist, obwohl diese Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks als weitere Spezifikation für Tanks für die Beförderung von Gasen (und einigen anderen Produkten) angesehen werden können. Es wird festgestellt, dass die Befreiung der zuständigen Behörde in Absatz 1.8.6.2.1 einer weiteren Prüfung bedarf. Es wird angeregt, den Absatz 1.8.6.2.1 durch die Aufnahme einer Vorschrift zu verschärfen, wonach die zuständige Behörde, die selbst Prüfaufgaben wahrnimmt, hinsichtlich der Einhaltung der in Absatz 1.8.6.3.1 aufgeführten Punkte bewertet und dokumentiert werden muss. Aus diesem Grund wird vereinbart, die Änderungen in eckigen Klammern zu belassen, um eine weitere Klärung bei der nächsten Sitzung der Gemeinsamen Tagung zu ermöglichen.

Antrag 6

[1.8.6.2.1 Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist in Fettdruck dargestellt):

"Wenn die zuständige Behörde keine Prüfstellen zulässt, **anerkennt oder benennt** sondern diese Aufgaben selbst durchführt, muss sie die Vorschriften des Unterabschnitts 1.8.6.3 erfüllen."]

1.8.6.3.1 Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Die oben genannten Vorschriften gelten bei einer Akkreditierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) als erfüllt."

TOP 5: Klarstellung der Anwendung des Unterabschnitts 6.8.2.2 auf den Unterabschnitt 6.8.3.2

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/29 (Niederlande)

12. Obwohl der Antrag 1 über die Aufnahme einer Bemerkung zur Klarstellung der Beziehung zwischen den Abschnitten 6.8.2 und 6.8.3 befürwortet wird, ist man auch der Meinung, dass die Annahme einer Bemerkung einen Präzedenzfall für die Aufnahme weiterer Bemerkungen zum besseren Verständnis der Vorschriften schaffen würde. Da es sich nicht um eine technische, sondern um eine prinzipielle Frage handelt, wird beschlossen, die Entscheidung dem Plenum zu überlassen.

In Abschnitt 6.8.3 nach der Überschrift folgende Bemerkung einfügen:

"Bem. Die Sondervorschriften des Abschnitts 6.8.3 bilden Ergänzungen oder Abweichungen zu den Vorschriften des Abschnitts 6.8.2."

13. Bezüglich des Antrags 2 zur Änderung der Bestimmungen in Spalte (3) der Tabelle in Absatz 6.8.2.6.1, auf welche die Norm EN 12252 Anwendung findet, wird auf das informelle Dokument INF.23 unter TOP 6 verwiesen. Bis zur Entscheidung des Plenums, die Spalte (3) vollständig zu streichen, wird beschlossen, die Änderung in eckigen Klammern zu belassen.

Antrag 7

[6.8.2.6.1 (ADR:)

In der Tabelle unter "**für die Ausrüstung**" folgende Änderungen vornehmen:

- In der Zeile für die Norm EN 12252:2005 + A1:2008, in der Spalte (3) vor "6.8.3.2" einfügen:
"6.8.2.2,".
- In der Zeile für die Norm EN 12252:2014, in der Spalte (3) vor "6.8.3.2" einfügen:
"6.8.2.2,"]

TOP 6: Pflichten von betriebseigenen Prüfdiensten

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/30 (Niederlande)

14. Obwohl die hinter dem Vorschlag stehende Logik nachvollziehbar ist, sprechen sich die meisten Sachverständigen gegen die vorgeschlagene Änderung aus, die Pflichten von betriebseigenen Prüfdiensten in Abschnitt 1.8.6 aufzunehmen. Der Grund dafür ist, dass zuständige Behörden keine betriebseigenen Prüfdienste zulassen. Um die Situation zu klären, wird vereinbart, den Unterabschnitt 1.8.6.1 und den Titel des Unterabschnitts 1.8.7.7 zu ändern.

Antrag 8

1.8.6.1 "und Überwachungen" ändern in:

"sowie die Zulassung und die Überwachung".

1.8.7.7 Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist unterstrichen dargestellt):

"Zulassung und Überwachung des betriebseigenen Prüfdienstes".

15. In der Diskussion zu diesem Thema wird ein falscher Verweis auf den nicht mehr existierenden Absatz 1.8.7.7.1 d) in Unterabschnitt 1.8.8.6 festgestellt.

Antrag 9

1.8.8.6 "1.8.7.7.1 d)" ändern in:

"1.8.7.7.1 b) (ii)".

TOP 7: Kennzeichnung mit dem höchstzulässigen Betriebsdruck

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/35 (Belgien)

Informelles Dokument: INF.5 (UIP)

16. Man ist sich einig, dass das Kapitel 6.8 einheitlich gelesen werden kann und dass Tanks für verdichtete, verflüssigte oder gelöste Gase keine Angabe des höchsten Betriebsdrucks auf dem Tankschild erfordern. Anstelle der im informellen Dokument INF.5 vorgeschlagenen Aufnahme einer Bemerkung wird eine Änderung des letzten Satzes in Absatz 6.8.2.5.1 vorgezogen.

Es wird angemerkt, dass in den Kapiteln 4.3 und 6.8 der Begriff "höchster Betriebsdruck" verwendet wird. Bei dieser Diskussion wird festgestellt, dass in Absatz 4.3.3.2.4 der Begriff "höchstzulässiger Betriebsdruck" falsch verwendet wird, was zur Verwirrung beiträgt.

Antrag 10

6.8.2.5.1 Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist in Fettdruck dargestellt):

"An Tanks, die mit Druck gefüllt oder entleert werden, ist außerdem der höchstzulässige Betriebsdruck¹⁶⁾ anzugeben (**für Klasse 2 siehe Unterabschnitt 6.8.3.5**)."

Antrag 11

4.3.3.2.4 erhält folgenden Wortlaut (gestrichener Text ist durchgestrichen und in Fettdruck, neuer Text in Fettdruck dargestellt):

"4.3.3.2.4 Für Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase muss der Prüfdruck mindestens das 1,3fache des auf dem Tank angegebenen ~~höchstzulässigen~~ **höchsten** Betriebsdrucks, mindestens aber 300 kPa (3 bar) (Überdruck) betragen; für Tanks mit Vakuumisolierung muss der Prüfdruck mindestens das 1,3fache des um 100 kPa (1 bar) erhöhten ~~höchstzulässigen~~ **höchsten** Betriebsdrucks betragen."

TOP 8: Absätze 6.8.1.5.1 und 6.8.1.5.4 – Unstimmigkeit zwischen dem RID 2023 und dem ADR 2023

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/37 (Belgien)

17. Es wird eine Diskrepanz zwischen dem RID und dem ADR festgestellt. Im ADR gilt die Bemerkung, dass Tankcontainer durch eine vom Registrierungsland zugelassene oder anerkannte Prüfstelle geprüft werden müssen; diese Bemerkung ist in Absatz 6.8.1.5.1 RID nicht enthalten.
18. Obwohl sich eine Mehrheit der Sachverständigen für die Streichung der Bemerkung für Tankcontainer im ADR (Option 1) ausspricht, kann kein Konsens erzielt werden, da andere Sachverständige für die Aufnahme der Bemerkung für Tankcontainer in das RID sind.
19. Die Streichung der Bemerkung für Tankcontainer im ADR würde Probleme in Zusammenhang mit dem Registrierungsland lösen und die bestehende Situation widerspiegeln, wonach der Tankcontainer dort geprüft wird, wo er tatsächlich verwendet wird.
20. Da es sich hierbei eher um eine politische als um eine technische Frage handelt, wird beschlossen, die endgültige Entscheidung zwischen Option 1 und Option 2 (Aufnahme der Bemerkung für Tankcontainer in das RID) dem Plenum zu überlassen.

TOP 9: In Absatz 6.8.2.5.2 RID/ADR verwendete Terminologie für die Kennzeichnung

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/53 (Frankreich)

21. Ziel des Dokuments ist es, die englische Fassung des RID/ADR an die deutsche, französische und russische Sprachfassung anzugleichen. Zu diesem Zweck sollte der in Absatz 6.8.2.5.2 verwendete Begriff "plate" für die auf dem Tank anzubringenden Angaben durch "panel" ersetzt werden.

Es gibt keine Einwände gegen die vorgeschlagene Änderung.

Antrag 12

6.8.2.5.2 und

6.8.3.5.6 "(on the tank itself or on plates)" ändern in:

"(on the tank itself or on panels)" (jeweils zweimal).

TOP 10: Klarstellung des Absatzes 4.3.4.2.1 RID/ADR in Bezug auf die Temperatur an der Außenseite des Tanks

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/54 (Frankreich)

22. In Absatz 4.3.4.2.1 wird die Oberflächentemperatur von Tanks, die Stoffe mit erhöhten Temperaturen befördern, auf 70 °C begrenzt, um Verbrennungen beim Berühren des Tanks durch Personen zu vermeiden. Öffnungen und Verschlüsse befinden sich jedoch an einer Stelle, wo sie nicht leicht berührt werden können, und können nicht immer so isoliert werden, damit diese Vorschrift erfüllt wird.

Der Vorschlag, die Öffnungen und Verschlüsse freizustellen, ist bereits in den Vorschriften des Unterabschnitts 4.2.1.4 enthalten. Es gibt keine Einwände gegen die vorgeschlagene Änderung des Absatzes 4.3.4.2.1.

Antrag 13

4.3.4.2.1 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Fettdruck dargestellt):

"**4.3.4.2.1** Im Falle der **Befüllung** mit warmen Stoffen darf die Temperatur an der Außenseite des Tankkörpers, **ausgenommen Öffnungen und ihre Verschlüsse**, oder der Wärmeisolierung während der Beförderung 70 °C nicht übersteigen."

TOP 11: Verweis auf die Norm EN 12972:2018 in den Absätzen 6.8.2.6.1 und 6.8.2.6.2

Informelles Dokument: INF.18 (Frankreich)

23. Da die Überschrift des Absatzes 6.8.2.6.2 nun "Baumusterprüfung und Prüfung" lautet, während der Absatz 6.8.2.6.1 mit "Auslegung und Bau" überschrieben ist, ist man sich einig, dass eine alleinige Inbezugnahme in Absatz 6.8.2.6.2 zweckmäßig ist.

Antrag 14

6.8.2.6.1 In der Tabelle den Verweis auf die Norm EN 12972:2018" streichen.

Antrag 15

6.8.2.6.2 In der Zeile für die Norm "EN 12972:2018", in Spalte (3) nach "6.8.2.1.23," einfügen:

"6.8.2.3,".

TOP 12: Streichen der Tankcodierung L10CH bei UN 3550 COBALTDIHYDROXID-PULVER mit mindestens 10 % lungengängigen Partikeln

Informelles Dokument: INF.27 (Deutschland)

24. Die Arbeitsgruppe stimmt der Streichung der Tankcodierung L10CH bei UN 3550 COBALTDIHYDROXID-PULVER zu. Im Vergleich zu anderen UN-Nummern der Klasse 6.1 Verpackungsgruppe I (z. B. UN 1544, UN 1575, UN 1588, UN 1680, UN 1692) wird vorgeschlagen, die Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks zu ändern.

Antrag 16

Kapitel 3.2

Tabelle A

Für die UN-Nummer 3550 in Spalte (12) streichen:

"L10CH".

Für die UN-Nummer 3550 in Spalte (13) streichen:

(RID:)
"TU14", "TU38", "TE21" und "TE22".

(ADR:)
"TU14" und "TE21".

II. Diskussionsergebnisse zu anderen Dokumenten

TOP 13: Unterabschnitt 6.8.3.6 – Vorschriften für Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC, die nach in Bezug genommenen Normen ausgelegt, gebaut und geprüft sind

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/33 (EIGA/ECMA)
OTIF/RID/RC/2023/52 (Frankreich)

Informelles *Dokument*: INF.23 (CEN)

25. In Unterabschnitt 6.8.3.6 wird für Batteriewagen, Batterie-Fahrzeuge und Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) auf die Norm EN 23826 verwiesen. Es werden jedoch Fragen aufgeworfen, da die Norm noch nicht in der Norm EN 13807 in Bezug genommen ist. Es wird beschlossen, den Vorschlag der Normen-Arbeitsgruppe zu unterstützen (siehe informelles Dokument INF.23 Punkt 5). Da zu erwarten ist, dass die Norm EN 13807 kurz nach Inkrafttreten des RID/ADR 2025 überarbeitet werden wird, kann die Norm EN 23826 auf der Grundlage des Abschnitts 1.1.5 angewendet werden.

TOP 14: Aufhebung der doppelten Zulassung von Tanks gemäß Kapitel 6.7 und 6.8 RID/ADR

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/46 (Frankreich)

Informelle Dokument: INF.12 (ITCO), INF.24 (EIGA), INF.29 (Frankreich)

26. Dieses Dokument ist das Ergebnis der Diskussionen während der Frühjahrstagung der Gemeinsamen Tagung. Es wird darauf hingewiesen, dass die gleichzeitige Zulassung von ortsbeweglichen Tanks des Kapitels 6.7 als Tankcontainer des Kapitels 6.8 negative Auswirkungen hat. Es wird auch anerkannt, dass es Fälle gibt, in denen sich die doppelte Zulassung positiv auf die Verwendung dieser Tanks auswirkt, da z. B. ätzende Stoffe bei ortsbeweglichen Tanks eine Obenentleerung erfordern, während bei Tankcontainern für dieselben Stoffe eine Bodenentleerung zugelassen ist. Da eine Obenentleerung mühsamer durchzuführen ist, enthält das informelle Dokument INF.29 eine Auflistung der betroffenen UN-Nummern und eine alternative Verwendung von ortsbeweglichen Tanks, um dieses Problem zu lösen.
27. Das informelle Dokument INF.12 von ITCO unterstreicht die Sicherheitsbilanz von Tanks mit doppelter Zulassung und die Folgen für die Industrie, wenn eine doppelte Zulassung nicht mehr zulässig wäre. Das informelle Dokument INF.24 von EIGA spricht sich zwar nicht grundsätzlich dagegen aus, äußert aber Bedenken, dass ortsbewegliche Tanks nicht in allen RID-Vertragsstaaten/ADR-Vertragsparteien zugelassen sind.

Die Mehrheit spricht sich grundsätzlich dafür aus, eine doppelte Zulassung für ortsbewegliche Tanks nicht mehr zuzulassen. Es wird jedoch die Ansicht vertreten, dass ein klares Verständnis der Konsequenzen vorhanden sein sollte, bevor dieser Weg in Betracht gezogen wird.

28. Eine wichtige Konsequenz, auf die im informellen Dokument INF.24 hingewiesen wird, ergibt sich aus der Tatsache, dass in einigen Ländern oder Umschlaganlagen ortsbewegliche Tanks nicht akzeptiert werden, wenn sie nicht auch als Tankcontainer zugelassen sind. Man ist sich einig, dass dies sicherlich nicht beabsichtigt ist und dass ortsbewegliche Tanks (Kapitel 6.7) in

allen ADR- und ADN-Vertragsparteien/RID-Vertragsstaaten mit allen Verkehrsträgern befördert sowie befüllt oder entleert werden dürfen, ohne auch als Tankcontainer (Kapitel 6.8) zugelassen zu sein.

29. ITCO bietet an, bis zur nächsten Gemeinsamen Tagung eine Zwischensitzung zu organisieren, um alle Fragen und Konsequenzen zu ermitteln, die sich aus einer solch komplexen Änderung ergeben können.

TOP 15: Öffnungsfähige Trennwände

Informelles Dokument: INF.4 (Deutschland)

30. Die Verwendung von öffnungsfähigen Trennwänden ist weder in den Vorschriften noch in Normen definiert. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass die im informellen Dokument INF.4 dargestellte Konstruktion nicht zulässig ist. Da der Tank für die Beförderung nur eines Kraftstofftyps ausgelegt ist, stellen Undichtheiten zwischen den Abteilen kein Sicherheitsproblem dar.

TOP 16: Wasserkammer in Saug-Druck-Tanks für Abfälle

Informelles Dokument: INF.7 (Deutschland)

31. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass alle im informellen Dokument INF.7 dargestellten Bauformen nach den Vorschriften erlaubt sind.

TOP 17: Anregungen aus der seit der letzten Gemeinsamen Tagung geführten Diskussionen über die Haltezeit

Informelles Dokument: INF.10 (Niederlande)

32. Die Anregungen werden erörtert und positiv aufgenommen. Man ist sich jedoch einig, dass noch mehr Arbeit notwendig ist.

TOP 18: Ergebnis der seit der letzten Gemeinsamen Tagung geführten Diskussionen über die Haltezeit von Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase

Informelles Dokument: INF.11 (Niederlande)

33. Das informelle Dokument spiegelt die Diskussionen mit den Interessensvertretern über die Haltezeit wider. Diese Diskussionen werden als ein wertvoller Beitrag zur Verbesserung des Verständnisses der Bestimmung der tatsächlichen Haltezeit angesehen. Es wird erkannt, dass die Festlegung, wer die tatsächliche Haltezeit in der Praxis bestimmt, ein Problem darstellt und dass weitere Arbeiten erforderlich sind.

TOP 19: Prüfung von Tanks, bei denen die Frist für die Zwischenprüfung abgelaufen ist

Informelles Dokument: INF.19 (Frankreich)

34. Die Sachverständigen bestätigen die Ergebnisse früherer Diskussionen, wonach es ausreicht, eine Zwischenprüfung durchzuführen, wenn der Termin für die Zwischenprüfung versäumt wurde. Die UIP bietet an, für die nächste Tagung ein Dokument zur Klärung der Situation vorzulegen.

TOP 20: Absatz 6.8.2.5.1 RID/ADR – Angabe des Datums und der Art der zuletzt durchgeführten Prüfung auf dem Tankschild: "Monat, Jahr"

Informelles Dokument: INF.20 (Polen)

35. In Absatz 6.8.2.5.1 wird nicht festgelegt, mit wie vielen Ziffern der Monat und das Jahr der Durchführung der Prüfung anzugeben sind.

Die Sachverständigen, die sich zu Wort melden, geben an, dass die Kennzeichnung des Jahres mit zwei Ziffern ausreichend sei und nicht zu Verwechslungen führe. In vielen Fällen sei der Platz auf dem Tankschild begrenzt und die Kennzeichnung erfordere einen erheblichen Aufwand.

36. Es wird beschlossen, dies nicht zu regeln und weiterhin zwei oder vier Ziffern zur Angabe der Jahreszahl zuzulassen.

TOP 21: Ersuchen um Stellungnahme zur Bestimmung 5.8.3 der Norm EN 12972 bezüglich des Prüfdrucks für die Dichtheit von Tanks

Informelles Dokument: INF.21 (Polen)

37. Es wird die Frage aufgeworfen, ob der Prüfdruck für Absperreinrichtungen von Tanks in der Bestimmung 5.8.3 der Norm EN 12972:2018 korrekt ist. Es wird erläutert, dass die gesamte Bestimmung 5.8.3 zu berücksichtigen ist und dass der fragliche Druck im informellen Dokument INF.21 der Druck ist, der zu einer zusätzlichen Prüfung gehört, wenn die Absperreinrichtungen getrennt vom Tank geprüft werden.

38. Es wird angeregt, dass die Norm durch eine Nummerierung der verschiedenen Abschnitte der Bestimmung 5.8.3 verbessert werden könnte. Eine Änderung der Vorschrift ist jedoch nicht erforderlich.

TOP 22: Höchster Betriebsdruck von Tanks mit der Tankcodierung L4BH

Informelles Dokument: INF.28 (Frankreich)

39. Es wird bestätigt, dass der Betriebsdruck von Tankfahrzeugen mit der Tankcodierung L4BH geringer sein darf als 3 bar. In diesem Fall sollte eine Beschränkung der zugelassenen Stoffe in Betracht gezogen werden. Wegen der späten Unterbreitung des informellen Dokuments ist eine weitere Diskussion erforderlich.
