

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/GT-III/2004-A
(TRANS/WP.15/AC.1/96)

5. Oktober 2004

Original: Französisch

RID/ADR

**Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe
für die Beförderung gefährlicher Güter der ECE**

Genf, 13. bis 17. September 2004

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

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze
Teilnehmer	1
Annahme der Tagesordnung	2
Offene Fragen.....	3 – 19
Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften	20 – 21
Harmonisierung der Vorschriften im Bereich der Dokumentation	22
Neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN	23 – 45
Normen	46 – 48
Tanks	49 – 66
Verschiedenes	67 – 78
Annahme des Berichts und seiner Anlagen.....	79

Anlagen

Anlage 1: Von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte Seite 15

Anlage 2: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe OCTI/RID/GT-III/2004-A/Add.1
(TRANS/WP.15/AC.1/96/Add.1)

TEILNEHMER

1. Die Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der ECE/UNO hat vom 13. bis 17. September 2004 in Genf unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) ihre Herbsttagung abgehalten. Vertreter der folgenden Staaten haben an den Arbeiten teilgenommen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Lettland, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Vereinigtes Königreich. Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen waren vertreten: Europäischer Industriegase-Verband (EIGA), Europäischer Flüssiggase-Verband (AEGPL), Europäischer Verband der Recyclingunternehmen für Zellen und Batterien (EBRA), Internationaler Verband der Seifen-, Wasch- und Reinigungsmittelhersteller (AISE), Europäisches Komitee für Normung (CEN), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäischer Aerosol-Verband (FEA), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Internationale Organisation der Automobilhersteller (OICA), Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Internationale Privatwagen-Union (UIP) und Internationale Straßentransport-Union (IRU).

ANNAHME DER TAGESORDNUNG

2. Die Gemeinsame Tagung nimmt die Tagesordnung in der vom Sekretariat im Dokument A 81-02/501.2004 (TRANS/WP.15/AC.1/95) vorgeschlagenen und der entsprechend den informellen Dokumenten INF.1 und INF.2 aktualisierten Fassung an.

OFFENE FRAGEN

UN-Nummern 1372, 1387, 1856, 1857 und 3360

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/44 (Deutschland)

3. Der Vertreter Deutschlands wird gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter nach Beratung mit den übrigen Experten einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Zusammenpackung von Gütern der Klasse 1 nach Abschnitt 4.1.10

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/48 (Deutschland)

4. Der Grundsatz dieses Antrags wird von der Gemeinsamen Tagung angenommen, jedoch wird schließlich ein vom Vertreter des Vereinigten Königreichs beantragter neuer Wortlaut übernommen (siehe Anlage 1).

Zusammenladung von organischen Peroxiden mit oder ohne Nebengefahrzettel nach Muster 1

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/54 (Deutschland)

5. Dieser Antrag wird von der Gemeinsamen Tagung abgelehnt, da er gegen die Grundsätze der Vorschriften für die Zusammenladung verstößt.

Zusammenladung von selbstzersetzlichen Stoffen der Klasse 4.1 und anderen Stoffen der Klasse 4.1

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/55 (Deutschland)

6. Der Vertreter Deutschlands zieht seinen Antrag, der ebenfalls die Grundsätze der Vorschriften für die Zusammenladung in Frage stellt, zurück. Er wird sich mit den übrigen Delegationen beraten und gegebenenfalls einen neuen Antrag unterbreiten.

Sondervorschrift für die Verpackung PP 6

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/59 (Belgien)

Informelles Dokument: INF.22 (Belgien)

7. Die Vertreterin Belgiens wird gebeten, nach Beratung mit den übrigen Experten dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zur Harmonisierung der Vorschriften der verschiedenen Verkehrsträger zu unterbreiten.

Beförderung von Stoffen, die Gefahrenkombinationen der Klassen 4.1, 4.2, 4.3 oder 5.1 aufweisen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/62 (Deutschland und Schweiz)

8. Mehrere Delegationen sprechen sich für die Aufnahme von Vorschriften für Stoffe aus, die sowohl Eigenschaften der Klasse 4.3 als auch Eigenschaften einer der Klassen 4.1 oder 4.2 aufweisen (UN-Nummern 3132 und 3135), da insbesondere in den UN-Modellvorschriften bereits Beförderungsvorschriften vorgesehen sind. Sie sprechen sich dagegen aus, für die Klassifizierung oder die Verpackung auf die zuständige Behörde zu verweisen. Auch im RID und im ADR sollten spezifische Vorschriften vorgesehen werden.
9. Hinsichtlich der Stoffe, die sowohl Eigenschaften der Klasse 5.1 als auch Eigenschaften einer der Klassen 4.1, 4.2 oder 4.3 aufweisen, sind die Meinungen geteilter. Es wird bemerkt, dass es diese Stoffe gibt und ihre Beförderung zurzeit die Genehmigung der zuständigen Behörden erfordert, die auch von Fall zu Fall die Beförderungsbedingungen festlegen müssen. Die Gemeinsame Tagung ist der Auffassung, dass es zweckmäßiger ist, dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag vorzulegen, um präzise Beförderungsvorschriften für diese Stoffe festzulegen.
10. Der Vertreter Deutschlands teilt mit, dass er den entsprechenden Stellen neue Anträge unterbreiten wird.
11. Es wird auch bemerkt, dass die Beförderung der UN-Nummer 1798 durch das RID/ADR untersagt ist, während in den UN-Modellvorschriften Beförderungsvorschriften vorgesehen sind.

Sicherheitspflichten der Entlader

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/41 (Spanien)

12. Mehrere Regierungsdelegationen und Vertreter von Verkehrsträgerverbänden (IRU und UIC) unterstützen den Antrag Spaniens, der darauf abzielt, in Kapitel 1.4 die Pflichten der Entlader, die nicht unbedingt Empfänger sind, klarzustellen.

13. Andere Delegationen sprechen sich gegen diesen Antrag aus, da es ihrer Meinung nach nicht erforderlich ist, in Kapitel 1.4 die Pflichten aller Beteiligten zu präzisieren, und die beantragten Vorschriften, insbesondere hinsichtlich der Entleerung von Tanks nicht zufrieden stellend sind.
14. Der Vertreter Spaniens teilt mit, dass er nach Beratung mit den Verkehrsträgerverbänden einen neuen Antrag unterbreiten wird.

Auslegung des Unterabschnitts 7.5.1.1 (Beladung, Entladung, Handhabung)

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/70 (Belgien)

15. Es wird festgestellt, dass die Vorschriften des Abschnitts 7.5.1 RID von den Vorschriften des ADR abweichen. In Zusammenhang mit dem Straßenverkehr teilen die Delegationen, die das Wort ergreifen, die Meinung des Vertreters Belgiens, dass der Abschnitt 7.5.1 ADR auch auf das Fahrzeug und dessen Lenker in den Belade- und Entladeterminals für Container Anwendung findet.
16. Auf Grund der internen Diskussionen in seinem Land ist der Vertreter Belgiens der Auffassung, dass der Text nicht ausreichend klar ist. Er teilt mit, dass er der WP.15 einen Antrag unterbreiten wird, um Auslegungsprobleme auszuräumen.

Kapitel 1.9: Beförderungseinschränkung durch die zuständigen Behörden

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/71 (OCTI)

17. Bezüglich dieses Antrags zur Harmonisierung des RID und des ADR kann kein Konsens erzielt werden. Zahlreiche Anträge vor allem redaktioneller Art werden mündlich unterbreitet. Der Vertreter Deutschlands zieht es vor, diese Fragen im Rahmen der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses zu prüfen. Er wird einen neuen Antrag vorlegen, der den vorgetragenen Kommentaren Rechnung trägt.

Verpackungsanweisung P 800

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/73 (Spanien)

18. Dieser Antrag auf Erhöhung des höchsten Fassungsraums der Kolben und Flaschen auf 3 Liter (statt 2,5 Liter) wird angenommen (siehe Anlage 1).

Bericht über Zwischenfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/42 (Spanien)

Informelles Dokument: INF.27 (Spanien)

19. Die Gemeinsame Tagung nimmt Änderungen in Unterabschnitt 1.8.5.1 an, die darauf abzielen, dass bei schweren Zwischenfällen oder Unfällen beim Beladen, Befüllen oder Entladen Berichte über Zwischenfälle auch von den Verladern, Befüllern oder Empfängern erstellt werden.

HARMONISIERUNG MIT DEN UN-MODELLVORSCHRIFTEN

Ätzwirkung von festen Stoffen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2003/40 (Österreich)

20. Der Vertreter Österreichs zieht seinen Antrag zurück, da das darin aufgeworfene Problem bereits im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses geklärt worden ist.

Begrenzte Mengen für UN-Nummer 1791

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/6 (AISE)

21. Der Vertreter des AISE zieht seinen Antrag zurück. Er wird für die Frühjahrstagung 2005 einen neuen Antrag vorlegen, der die allgemeinen Kriterien des RID/ADR für die Zuordnung der Vorschrift LQ19 und die Kriterien der UN-Modellvorschriften berücksichtigen wird. Dieser neue Antrag wird sich nicht auf die UN-Nummer 1791 beschränken.

HARMONISIERUNG DER VORSCHRIFTEN IM BEREICH DER DOKUMENTATION

22. Da kein neuer Antrag unterbreitet worden ist, wird dieser Punkt der Tagesordnung nicht behandelt.

NEUE ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID/ADR/ADN

Freistellung von Feuerlöschern

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/7 (Deutschland)

23. Die Gemeinsame Tagung bestätigt die von Deutschland vorgeschlagene Interpretation des Unterabschnitts 1.1.3.2 d): Feuerlöscher, die als Ladung befördert werden, sind nicht von den Vorschriften des RID/ADR/ADN freigestellt. Der Vertreter Deutschlands wird einen neuen Änderungsantrag für den Text unterbreiten, um Auslegungsprobleme zu vermeiden. Die Delegierten werden gebeten, ihm ihre Bemerkungen und Vorschläge zum Wortlaut mitzuteilen.

Aufnahme neuer Pflichten für den Verlader und den Empfänger

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/8 (Deutschland)

24. Der Vertreter Deutschlands zieht seinen Antrag zurück und wird einen neuen vollständigeren Antrag unterbreiten.

Angabe einer verantwortlichen Person in der Dokumentation

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/9 (UIC)

Informelles Dokument: INF.20 (CEFIC)

25. Die Gemeinsame Tagung ist sich einig, dass es für Notfallmaßnahmen nicht so sehr von Bedeutung ist, eine verantwortliche Person im Beförderungspapier anzugeben, sondern eher eine Person oder eine Stelle kontaktieren zu können, die in der Lage ist, Angaben zu den bei einem Unfall zu treffenden Maßnahmen zu liefern. Der Kontext der Straßenbeförderung, wo der Beförderer über schriftliche Anweisungen verfügt, unterscheidet sich deutlich von der Eisenbahnbeförderung. Darüber hinaus gibt es Vereinbarungen zwischen Absendern und Beförderern, die auf Privatrecht und auf Versicherungsverträgen beruhen, wodurch diesbezüg-

liche Vorschriften nicht zwingend erforderlich sind. Die chemische Industrie arbeitet bei Notfällen auch mit den Rettungskräften zusammen.

26. Der Vertreter der UIC erläutert jedoch, dass der Antrag auf Angabe einer Telefonnummer im Beförderungspapier zum Ziel hat, über eine Kontaktstelle zu verfügen, die nicht nur in Notfällen, sondern auch bei Verspätungen erreicht werden kann. Er erklärt, dass er es vorzieht, dem RID-Fachausschuss einen neuen Antrag zu unterbreiten. Er wird daran erinnert, dass es Vereinbarungen auf freiwilliger Basis gibt und dies in seinem Antrag berücksichtigt werden sollte.

Fußnote zu LQ 4 und LQ 5

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/13 (CEFIC)

27. Zur Wiederherstellung der vor der Umstrukturierung des RID/ADR bestehenden Situation wird der Antrag, die Vorschriften LQ 4 und LQ 5 in der Tabelle 3.4.6 durch die Fußnote c) zu ergänzen, angenommen (siehe Anlage 1).

Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.6 betreffend ungereinigte leere Verpackungen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/17 (EIGA)

28. Die Gemeinsame Tagung ist nach Abstimmung der Meinung, dass die Vorschriften betreffend die Angabe der ungereinigten leeren Verpackungen im Beförderungspapier im Allgemeinen weiterhin an die UN-Modellvorschriften angepasst sein sollten. Sie räumt jedoch ein, dass diese Vorschriften in der Praxis für Gasflaschen zu einschränkend sind, und beschließt ebenfalls nach Abstimmung, dass ähnliche Vorschriften wie die zuvor im RID/ADR vorgesehenen (lediglich Angabe der Klasse nach der Angabe "leere Verpackung", ohne die für volle Verpackungen vorgesehenen Angaben) als Alternative zugelassen werden können, ohne dass dies Auswirkungen auf die Sicherheit hätte (siehe Anlage 1).

Ungereinigte leere Umschließungsmittel

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/18 (Österreich)

29. Mehrere Delegationen sprechen sich für den Antrag Österreichs aus, das Beförderungspapier für die vollen Umschließungsmittel, wenn dies in der Praxis gerechtfertigt ist, in den Fällen zu verwenden, in denen diese entleerten und ungereinigten Umschließungsmittel an den Absender zurückgeschickt werden, und dabei lediglich die Angabe "LEER, UNGEREINIGT" oder "RÜCKSTÄNDE DES VORHERIGEN INHALTS" hinzuzufügen. Dadurch könnte vermieden werden, dass der Empfänger oder der Fahrzeugführer ein neues Beförderungspapier für die Rücksendung dieser Umschließungsmittel erstellen muss, während er nicht unbedingt selbst Absender ist.
30. Einige Delegationen sprechen sich gegen diesen Antrag aus, da zum Beispiel bei Eisenbahnbeförderungen ein getrennter CIM-Frachtbrief für die Rücksendung dieser Umschließungsmittel erstellt werden muss. Darüber hinaus ist der Absender bei der Rücksendung nicht immer der ursprüngliche Absender; es kann sich dabei um den Empfänger oder den Beförderer handeln, wobei in diesem Falle für die Verwendung des ursprünglichen Beförderungspapiers eine Genehmigung durch den ursprünglichen Absenders erforderlich sein kann.
31. Der Vertreter Österreichs beantragt, dass diese Frage auf der Tagesordnung der nächsten Tagung verbleibt, und bittet die übrigen Delegationen, ihm schriftlich Änderungsanregungen für den von ihm beantragten Text zu unterbreiten, damit er ein neues Dokument erstellen kann.

Kapitel 3.3: Sondervorschriften

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/10 (UIC)

32. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Grundsatz an, für bestimmte Eintragungen in Tabelle A eine zusätzliche Zeile aufzunehmen, um den unterschiedlichen Vorschriften für die Bezeichnung und die orangefarbene Kennzeichnung, die gegenwärtig in Sondervorschriften wiedergegeben sind, Rechnung zu tragen; sie beschließt darüber hinaus die betreffenden Sondervorschriften zu streichen.
33. Es wird jedoch festgestellt, dass die erforderlichen Änderungen nicht nur die Spalten 2, 5 und 20 betreffen, sondern auch die Spalten 10, 12, 13, 14, 17 und 19. Die eventuelle Änderung der Sondervorschriften 271 und 635 sollte darüber hinaus Gegenstand einer gesonderten Prüfung sein.
34. Der Vertreter der UIC nimmt von den erforderlichen Änderungen Kenntnis und wird für die nächste Tagung einen neuen Antrag vorlegen.

Beförderung von gebrauchsfertigen pharmazeutischen Produkten

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/4 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.30 (Deutschland)

35. Die Gemeinsame Tagung nimmt auf der Grundlage des Vorschlags im informellen Dokument INF.30 die Umformulierung der Sondervorschrift 601 (die ausschließlich für Medikamente gilt) sowie die neue Liste der UN-Nummern an, auf die diese Sondervorschrift Anwendung finden sollte (siehe Anlage 1).

Pflichten des Befüllers (Kapitel 1.4)

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/15 (UIC)

36. Der Antrag auf Aufnahme eines Unterabschnitts 1.4.3.3 zur Präzisierung, dass die Befüller von Gütern in loser Schüttung die Übereinstimmung mit den Vorschriften des Kapitels 7.3 sicherstellen müssen, wird mit einigen Änderungen angenommen (siehe Anlage 1).

Chemische Verträglichkeit

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/19 (Niederlande)

Informelle Dokumente: INF.4 und INF.26 (Niederlande)
INF.23 (EuPC)

37. Der Vertreter Belgiens teilt mit, dass die im informellen Dokument INF.4 gelieferte Information nicht ausreicht, um sich zum Antrag zur Aktualisierung des Systems der Verträglichkeitsprüfungen zu äußern.
38. Es wird vereinbart, die Diskussion auf eine spätere Tagung zu verschieben, damit alle interessierten Delegierten vom vollständigen Bericht über die Studie "CHEMPACK" Kenntnis nehmen und ihre Experten konsultieren können.

Überarbeitung des Kapitels 6.2

Dokumente: OCTI/RID/GT-III/2004/21 (EIGA)

Informelles Dokument: INF.21 (Belgien)

39. Mehrere Delegationen bemerken, dass das Kapitel 6.2 vor kurzem erst überarbeitet worden ist, um die Vorschriften des Kapitels 6.2 der UN-Modellvorschriften aufzunehmen. Es erscheint ihnen verfrüht, erneut eine Änderung der Darstellung vorzunehmen, auch wenn eine Anpassung an die Struktur der UN-Modellvorschriften wünschenswert wäre.
40. Verschiedene Delegationen sind darüber hinaus der Meinung, dass es nicht zweckmäßig ist, die Vorschriften der UN-Modellvorschriften mit den Vorschriften des RID/ADR zu vermischen. Auch wenn es zahlreiche gemeinsame Vorschriften gibt, sind die UN-Druckgefäße für eine weltweite multimodale Beförderung zugelassen, während die RID/ADR-Druckgefäße nur für RID/ADR-Beförderungen zugelassen werden können.
41. Die Gemeinsame Tagung beschließt, dass diese Arbeit einer Arbeitsgruppe übertragen werden sollte. Der EIGA bietet an, zu dieser Arbeitsgruppe einzuladen, deren Hauptaufgabe darin bestehen wird, endgültig eine stabile Struktur für die Zukunft zu erstellen. Der Arbeitsgruppe wird das folgende Mandat übertragen:
 - Festlegen einer Struktur des Kapitels 6.2, um die künftigen Arbeiten zur Umsetzung der Änderungen der UN-Modellvorschriften zu minimieren;
 - konkrete Formulierung eines Textes entsprechend der neuen Struktur unter Berücksichtigung von vier Grundsätzen:
 - Anwenderfreundlichkeit,
 - Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften,
 - Knappheit,
 - Streichung der überflüssigen Vorschriften.

Freistellungen in Zusammenhang mit der Art der Beförderungsdurchführung

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/22 (Schweden)

42. Der Vertreter Schwedens zieht seinen Antrag zurück.

Streichung der Sondervorschrift 617

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/23 (FIATA)

43. Die Gemeinsame Tagung ist damit einverstanden, für Sprengstoffe der UN-Nummern 0081, 0082, 0083, 0084, 0241, 0331 und 0332 auf die Angabe des Handelsnamens im Beförderungspapier zu verzichten. Sie ist jedoch der Meinung, dass entsprechend den Bemerkungen Norwegens die Angabe auf den Versandstücken weiterhin vorgeschrieben sein sollte. Die Sondervorschrift 617 wird entsprechend geändert (siehe Anlage 1).

Vorschriften für die Beförderung von Lithiumzellen und -batterien (UN-Nummer 3090)

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/25 (EBRA)

Informelles Dokument: INF.16 (EBRA)

44. Mehrere Delegationen sind der Auffassung, dass das Problem der Beförderung von gebrauchten Lithiumzellen und -batterien durch die Verpackungsanweisung P 903b und die Sondervorschrift 636 nach Beratung mit der Sammel- und Recyclingindustrie zufrieden stellend gelöst worden ist. Der Antrag des EBRA würde darauf hinauslaufen, die Beförderung gebrauchter Batterien den gleichen Vorschriften zu unterwerfen, wie sie für neue Batterien gelten, was jedoch wahrscheinlich nicht dem verfolgten Ziel entspricht. Die Vertreter des EBRA werden gebeten, ihren Antrag zu überarbeiten, das von ihnen aufgeworfene Problem besser darzustellen und einen neuen Antrag für die von ihnen beantragten Beförderungsbedingungen mit begründeten Argumenten, in denen Sicherheitsanforderungen berücksichtigt werden, zu unterbreiten.

Anbringen von Großzetteln für Explosivstoffe der Verträglichkeitsgruppe 1.4S

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/26 (Dänemark)

45. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Antrag, die Explosivstoffe der Verträglichkeitsgruppe 1.4.S von den Vorschriften des Kapitels 5.3 betreffend das Anbringen von Großzetteln freizustellen, mit einigen Änderungen an (siehe Anlage 1). Die für die Unterabschnitte 5.3.1.2 und 5.3.1.5 beantragten Änderungen werden abgelehnt, da sie auf Grund des Wortlauts des derzeitigen Textes nicht erforderlich sind.

NORMEN

Informelle Dokumente: INF.11/Rev.1 (CEN)
INF.32 (Bericht der Arbeitsgruppe)

46. Die Prüfung der Bemerkungen zu den vom CEN unterbreiteten Normen (INF.11/Rev.1) wird einer Arbeitsgruppe zu Normungsfragen übertragen, die außerhalb der Plenarsitzungen tagt. Der Bericht dieser Gruppe (INF.32) wird von der Gemeinsamen Tagung angenommen.
47. Infolgedessen wird der Verweis auf zwei Normenentwürfe (prEN 14596 und prEN 14334) im RID/ADR abgelehnt. Die gegenwärtigen Verweise auf die Normen EN 1442:1998 und EN 13769:2003 im Abschnitt 6.2.2 werden geändert. Ein neuer Verweis auf die dem Entwurf prEN 14595 entsprechende Norm wird nach Veröffentlichung der Norm in Unterabschnitt 6.8.2.6 hinzugefügt (siehe Anlage 1).
48. Die Bemerkungen der Gemeinsamen Tagung zu den anderen Normenentwürfen werden den zuständigen technischen Ausschüssen des CEN übermittelt.

TANKS

49. Die unter diesem Punkt unterbreiteten Dokumente werden von einer Arbeitsgruppe geprüft, die unter dem Vorsitz von Herrn J. Ludwig (Deutschland) tagt und ihren Bericht in Form des informellen Dokumentes INF.33 und -/Add.1 (siehe Anlage 2) vorlegt. Die Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung zu den verschiedenen Punkten des Berichts sind nachstehend zusammengefasst:

Punkt 1: Flammendurchschlagsicherungen an Vakuumventilen

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/1 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.19 (Niederlande)

50. Die Änderungsanträge zu Absatz 6.8.2.2.3 sowie die entsprechenden Übergangsvorschriften (mit einigen redaktionellen Änderungen) werden angenommen (siehe Anlage 1).

Punkt 2: Absätze 6.8.2.2.2 und 6.8.2.2.4

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/2 (Deutschland)

51. Die Gemeinsame Tagung nimmt von der Meinung der Arbeitsgruppe Kenntnis, wonach die Fragen der Mindestanforderungen zur Vermeidung eines unbeabsichtigten Öffnens der inneren Absperrereinrichtung oder der Füll- und Entleerungseinrichtungen durch die Normungsorgane geregelt werden könnten. Sie ist jedoch der Auffassung, dass vorher über die wichtigsten Anforderungen Einigung erzielt und eine Analyse der verschiedenen Auslegungen der betreffenden Absätze durchgeführt werden sollte. Diese Frage sollten demnach zuerst von der Gemeinsamen Tagung vertieft werden.

Punkt 3: Anforderungen des Absatzes 6.8.2.2.2 an die Ausrüstung von Tanks

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/3 (Deutschland)

52. Die von der Arbeitsgruppe beantragten Änderungen zu Absatz 6.8.2.2.2 werden unter der Voraussetzung angenommen (siehe Anlage 1), dass entsprechende Übergangsvorschriften erarbeitet werden.

Punkt 4: Führung einer Tank-Prüfakte

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/5 (Deutschland)

53. Die von der Arbeitsgruppe beantragten Änderungen zu Kapitel 1.2 und zu den Absätzen 6.8.2.3.1, 6.8.2.4.5 und 6.8.3.4.16 sowie die Aufnahme eines neuen Absatzes 4.3.2.1.7 werden mit einigen Änderungen angenommen (siehe Anlage 1). Es wird insbesondere beschlossen, dass die Prüfakte nur von der Person verlangt werden kann, die über sie verfügt (Eigentümer oder Betreiber), und zwar ausschließlich von der zuständigen Behörde, die entsprechend der Gesetzgebung des Staates, in dem die Prüfakte verlangt wird, als solche bestimmt ist (statt von "jeder" zuständigen Behörde).
54. Die Gemeinsame Tagung bestätigt, dass die Prüfakte aus einer elektronischen Datei bestehen kann.
55. Der Vertreter Portugals bemerkt, dass die Möglichkeit gegeben sein sollte, die Dokumentation in Papierform in der Regel durch elektronische Dateien zu ersetzen. Es wäre daher zweckmäßig, die Texte des RID und des ADR zu prüfen und gegebenenfalls zu ändern, um sicherzustellen, dass elektronischen Dateien zugelassen sind.
56. Der Vorsitzende ist der Meinung, dass zwischen der Dokumentation zum Zwecke der Archivierung, wie z.B. Berichte, und der Dokumentation zu betrieblichen Zwecken unterschieden werden sollte. Man sollte daher vorsichtig sein, da elektronische Fassungen von Verwaltungsdokumenten, wie Bescheinigungen, oder von Beförderungspapieren nicht unbedingt von der Gerichtsbarkeit aller RID/ADR-Staaten anerkannt werden.

Punkt 5: Beförderung von festen Stoffen in Tanks für flüssige Stoffe

57. Die von Frankreich beantragte Änderung zu Absatz 4.3.4.1.2 wird mit einer von der Arbeitsgruppe beantragten Änderung, die das vor der Bem. erscheinende Beispiel betrifft, angenommen (siehe Anlage 1).

Punkt 6: Änderungsanträge zu den Kapiteln 4.2 und 6.7 der UN-Modellvorschriften

Informelles Dokument: INF.9 (Deutschland)

58. Die Gemeinsame Tagung stellt fest, dass die Arbeitsgruppe den Antrag Deutschlands unterstützt.
59. Sie teilt die Meinung der Arbeitsgruppe bezüglich der Kennzeichnung des Tanks mit der Tankanweisung und bittet den Vertreter Deutschlands, den Antrag dem UN-Expertenunterausschuss mit den entsprechenden Begründungen zu übermitteln.
60. Es besteht jedoch keine Einigkeit bezüglich des Antrags auf Änderung der Begriffsbestimmungen für den höchstzulässigen Betriebsdruck, den Berechnungsdruck und den Prüfdruck. Der Vertreter Deutschlands wird gebeten, für die nächste Gemeinsame Tagung einen neuen begründeten offiziellen Antrag vorzulegen, um zu versuchen, eine passende Lösung zu finden.

Punkt 7: Befüllen von Tanks

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/16 (UIC)

Informelles Dokument: INF.12 (Niederlande)

61. Die Gemeinsame Tagung ist der Meinung, dass die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe betreffend die Dichtheit der Verschlusseinrichtungen von Tanks nicht klar sind. Nach den Vorschriften und Normen müssen diese Verschlusseinrichtungen dicht sein. Die Sicherstellung der Dichtheit ist technisch durchführbar, was durch die Beförderung in ortsbeweglichen Tanks bewiesen wird. Die Arbeitsgruppe scheint jedoch nicht festgestellt zu haben, ob die Austrittsprobleme bei Kesselwagen auf ein Problem bei der Dichtheitsprüfung oder auf Handhabungsverfahren zurückzuführen sind. Da das Problem in der Regel eher Kesselwagen als Tankfahrzeuge betrifft, ist die Gemeinsame Tagung der Meinung, dass das Problem von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses behandelt werden sollte.

Punkt 8: Tankcodierung für bestimmte Stoffe der Klasse 3

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/11 (UIC)

62. Mehrere Delegationen sind der Auffassung, dass die von der UIC vorgeschlagenen und von der Arbeitsgruppe genehmigten Änderungsanträge bedeutende Auswirkungen auf die Industrie haben könnten. Daher wollen sie sich nicht äußern, ohne die Auswirkungen geprüft zu haben und ohne die damit zusammenhängenden Übergangsvorschriften zu kennen.
63. Es wird beschlossen, diese Änderungen bis zur späteren Bestätigung in eckigen Klammern anzunehmen. Der Vertreter der UIC wird gebeten, einen neuen Antrag für Übergangsvorschriften zu unterbreiten.

Punkt 9: Tankhierarchie und Sondervorschriften

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/12 (UIC)

64. Was die Frage anbelangt, welche Sondervorschrift bei der Verwendung einer höherwertigeren Tankanweisung als der für den beförderten Stoff vorgesehenen anwendbar ist, stellt die Gemeinsame Tagung fest, dass die Arbeitsgruppe den Standpunkt der UIC teilt, wonach die für den Stoff zutreffende Sondervorschrift anzuwenden ist.
65. Der Vertreter der UIC wird gebeten, einen Text für die Erläuterungen zu den Spalten 11 und 13 vorzuschlagen.

Punkt 10: Anwendung der Sondervorschriften des Abschnittes 6.8.4

Dokument: OCTI/RID/GT-III/2004/24 (Frankreich)

66. Die Gemeinsame Tagung genehmigt die Empfehlung der Arbeitsgruppe, ihre Diskussionen über die Auslegungsprobleme fortzusetzen, wenn in der Spalte 13 eine Sondervorschrift angegeben ist, diese jedoch nur in einem bestimmten Fall Anwendung findet (z.B. TE 5) und somit nicht immer im Tankdokument angegeben ist.

VERSCHIEDENES

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse"

Informelle Dokumente: INF.6 (OCTI), INF.7 (Deutschland) und INF.8 (Deutschland)

67. Der Vertreter Deutschlands stellt sein informelles Dokument INF.8 vor, das darauf abzielt, die oben genannte Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in eine Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung umzuwandeln, und stellt das Ziel des Forschungsvorhabens vor.
68. Der Vertreter der Europäischen Kommission erinnert daran, dass die Europäische Kommission ihr Interesse an diesem Vorhaben auf multimodaler Ebene bekundet hat und eine finanzielle Unterstützung ins Auge fasst, obwohl für 2005 keine Mittel zur Verfügung stehen.
69. Ein Vertreter des Sekretariates der ECE/UNO erinnert daran, dass das Mandat der Gemeinsamen Tagung darin besteht, die Vorschriften des RID/ADR/ADN zu harmonisieren und es sich in diesem Fall um einen neuen Bestandteil des Arbeitsprogramms handelt, der von der WP.15 und dem Binnenverkehrsausschuss genehmigt werden muss.
70. In einer indikativen Abstimmung spricht sich die Gemeinsame Tagung mit 12 Ja-, 1 Nein-Stimme und 11 Enthaltungen für die Einrichtung einer gemeinsamen informellen Arbeitsgruppe der verschiedenen Verkehrsträger für standardisierte Risikoanalysen (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt) aus.
71. Die WP.15 wird gebeten, diese Vorgehensweise bei ihrer nächsten Tagung anzunehmen, damit das Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses entsprechend geändert werden kann. Die oben erwähnten informellen Dokumente werden ihr unterbreitet, und die Einladung zur Teilnahme an der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" wird nicht nur an die Delegierten des RID, die bereits an der ersten Tagung teilgenommen haben, verschickt, sondern auch an die Regierungen der ADR-Vertragsparteien.
72. Im Verlauf der Diskussion wird festgestellt, dass sich in Zusammenhang mit Kapitel 1.9 der Rechtsrahmen des RID vom Rechtsrahmen des ADR dahingehend unterscheidet, als im RID "die Notwendigkeit der Maßnahme nachgewiesen werden muss".

73. Der Vorsitzende der WP.15 erklärt, dass die WP.15 die Möglichkeit einer Angleichung an das RID bei ihrer nächsten Tagung prüfen wird.
74. Es wird auch bemerkt, dass das Ziel dieser Arbeitsgruppe darin besteht, Empfehlungen auszuarbeiten, um zu einem Mindeststandard auf der Grundlage eines Leitfadens zu gelangen. Mehrere Delegierte äußern den Wunsch, dass solche Bestimmungen (Leitlinien) nicht in einem Rechtsrahmen verankert werden. Des Weiteren wird bemerkt, dass die Risikoanalysen nicht nur für die Begründung von Einschränkungen, sondern auch für die Ermöglichung von Beförderungen verwendet werden könnten.

Abweichungen für geringe Mengen

Informelles Dokument: INF.14 (Vorsitzender)

75. Die Gemeinsame Tagung nimmt Kenntnis von den Debatten, die im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses zur Harmonisierung der Vorschriften betreffend die Beförderung von in geringen Mengen verpackten gefährlichen Gütern (begrenzte Mengen, freigestellte Mengen, Verbrauchsgüter) geführt worden sind (siehe auch ST/SG/AC.10/C.3/2004/44 und damit zusammenhängende Dokumente).
76. Im Allgemeinen sprechen sich die Delegationen, die das Wort ergreifen, für die Suche nach einer harmonisierten Lösung zur Erleichterung des internationalen multimodalen Verkehrs aus. Einige Delegationen haben keine Einwände gegen die Einführung des Konzeptes freigestellter Mengen. Was die Verbrauchsgüter ("Consumer products") anbelangt, wird daran erinnert, dass das RID/ADR im Abschnitt 1.1.3 bereits zahlreiche vollständige Freistellungen vorsieht. Insgesamt akzeptieren die Delegationen weder die Bezeichnung "Verbrauchsgüter" für gefährliche Güter noch deren Zuordnung zur Klasse 9 unter dem Vorwand, dass sie für den Verbraucher bestimmt sind.
77. Die Vertreterin Belgiens erinnert an die von Frankreich durchgeführte Studie über das Verhalten begrenzter Mengen bei Unfällen, die gezeigt hat, dass die Aufteilung einer Ladung entzündbarer Produkte auf Verpackungen kleinerer Größe das Ausmaß der Reaktion bei einem Brand nicht proportional reduziert. Sie bedauert daher, dass die Arbeiten des UN-Expertenunterausschusses keine Begrenzung der im Rahmen von Freistellungen in einer Beförderungseinheit beförderten Mengen ins Auge fasst.
78. Der Vorsitzende bittet die Delegationen, ihm ihre Bemerkungen schriftlich vor Ende Oktober 2004 zu übermitteln, damit er dem UN-Expertenunterausschuss eine Synthese vorlegen kann.

ANNAHME DES BERICHTS

79. Die Gemeinsame Tagung nimmt den Bericht und dessen Anlagen auf der Grundlage eines von den Sekretariaten erstellten Entwurfes an.

Von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte

Teil 1

Kapitel 1.2

1.2.1 Folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

"Tankakte: Ein Dokument, das alle technisch relevanten Informationen eines *Tanks*, eines *Batteriewagens/Batterie-Fahrzeugs* oder eines *MEGC*, wie die in den Unterabschnitten 6.8.2.3, 6.8.2.4 und 6.8.3.4 genannten Bescheinigungen, enthält."

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33]

Kapitel 1.4

1.4.3.3 Einen neuen Absatz j) / (ADN:) k) mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"j) hat beim Befüllen von Wagen/Fahrzeugen oder Containern mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung die Beachtung der anwendbaren Vorschriften des Kapitels 7.3 (ADN: des RID oder des ADR) sicherzustellen."

Folgeänderung (nur ADR): Einen neuen Absatz i) mit folgendem Wortlaut einfügen:

"i) (bleibt offen)".

[Referenzdokument 2004/15]

Kapitel 1.6

Neue Übergangsvorschriften mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.3.15 Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2007 gemäß den bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2007 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 entsprechen, dürfen bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung weiter verwendet werden."

[Referenzdokumente: 2004/1, INF.19 und INF.33]

[1.6.3.16 Bei Kesselwagen / festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugen), Aufsetztanks und Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden und nicht den Vorschriften des Abschnitts 4.3.2 sowie der Unterabschnitte 6.8.2.4 und 6.8.3.4 betreffend die Tankakte entsprechen, darf spätestens bei der nächsten wiederkehrenden Prüfung mit der Aufbewahrung der Dokumente für die Tankakte begonnen werden.]

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33/Add.1]

1.6.4.17 Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2007 gemäß den bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2007 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 entsprechen, dürfen bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung weiter verwendet werden."

[Referenzdokumente: 2004/1, INF.19 und INF.33]

[1.6.4.18] Bei Tankcontainern, die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden und nicht den Vorschriften des Abschnitts 4.3.2 sowie der Unterabschnitte 6.8.2.4 und 6.8.3.4 betreffend die Tankakte entsprechen, darf spätestens bei der nächsten wiederkehrenden Prüfung mit der Aufbewahrung der Dokumente für die Tankakte begonnen werden.]

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33/Add.1]

Kapitel 1.8

1.8.5.1 erhält folgenden Wortlaut:

"Ereignet sich **beim Beladen, beim Befüllen**, bei der Beförderung **oder beim Entladen** gefährlicher Güter auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates / einer Vertragspartei ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, so hat der **Belader, Befüller, Beförderer oder Empfänger** (nur RID:) und gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaates / der betreffenden Vertragspartei ein Bericht gemäß dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird."

[Referenzdokumente: 2003/42 und INF.27]

Teil 3

Kapitel 3.2 Folgende Änderungen in der Tabelle A vornehmen:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1169, VG II und III, 1170, VG II und III; 1197, VG II und III, 1219, VG II und III, 1293, VG II und III, 1987, VG II und III, 1993, VG II und III, 3077, VG III, 3082, VG III, 3272, VG II und III	6	einfügen: "601". [Referenzdokumente 2004/4 und INF.30]
[1155, 1167, 1218, 1280, 1302, 2356, 2363 und 3336 (VG I)]	12	["L1,5BN" ändern in: "L4BN".] [Referenzdokument 2004/11]
[1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1267, 1268, 1286, 1287, 1308, 1863, 1866, 1989, 1993, 2059 und 3295]	2	[Bei den Eintragungen, bei denen in Spalte 6 die Sondervorschrift "640A" erscheint, streichen: "(Dampfdruck bei 50 °C größer als 175 kPa)". [Referenzdokument 2004/11]
[1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1267, 1268, 1286, 1287, 1308, 1863, 1866, 1989, 1993, 2059 und 3295]		[Eintragungen, bei denen in Spalte 6 die Sondervorschrift "640B" erscheint, streichen.] [Referenzdokument 2004/11]
[1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1224, 1263, 1266, 1267, 1268, 1286, 1287, 1306, 1308, 1863, 1866, 1987, 1989, 1993, 1999, 3295 und 3336]	2	[Bei den Eintragungen, bei denen in Spalte 6 die Sondervorschrift "640C" erscheint, streichen: ", aber höchstens 175 kPa".] [Referenzdokument 2004/11]
[1133, 1139, 1169, 1197,	2	[Bei den Eintragungen, bei denen in

1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 und 1999]		Spalte 6 die Sondervorschrift "640F" erscheint, "(Dampfdruck bei 50 °C größer als 175 kPa)" ersetzen durch: "(Siedepunkt höchstens 35 °C)".] [Referenzdokument 2004/11]
[1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 und 1999]	2	[Bei allen Eintragungen, bei denen in Spalte 6 die Sondervorschrift "640G" erscheint, "aber höchstens 175 kPa" ersetzen durch: "Siedepunkt über 35 °C".] [Referenzdokument: 2004/11]

Kapitel 3.3

SV 601 erhält folgenden Wortlaut:

"Gebrauchsfertige pharmazeutische Produkte (Medikamente), die für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch hergestellt und einzelhandelsgerecht abgepackt sind, unterliegen nicht den Vorschriften des RID/ADR/ADN."

[Referenzdokumente 2004/4 und INF.30]

SV 617 streichen:

"und im Frachtbrief/Beförderungspapier".

[Referenzdokumente 2004/23 und INF.5]

Kapitel 3.4

3.4.6 In der ersten Spalte "LQ 4" und LQ 5" ändern in:

"LQ 4^c" und "LQ 5^c".

[Referenzdokument 2004/13]

Teil 4

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 800 (2) "von höchstens 2,5 Litern" ändern in:

"von höchstens 3 Litern".

[Referenzdokument 2003/73]

4.1.10.4

MP 20 Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Darf nicht mit Gütern der Klasse 1, die unter verschiedene UN-Nummern fallen, zusammengepackt werden, es sei denn, dies ist durch die Sondervorschrift für die Zusammenpackung MP 24 vorgesehen."

[Referenzdokumente: 2003/48 und INF.28]

MP 22

Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Darf nicht mit Gütern der Klasse 1, die unter verschiedene UN-Nummern fallen, zusammengepackt werden, ausgenommen

- a) mit seinen eigenen Anzündmitteln, vorausgesetzt, die Anzündmittel können unter normalen Beförderungsbedingungen nicht ausgelöst werden,
- b) mit Gegenständen der Verträglichkeitsgruppen C, D und E **oder**
- c) **dies ist durch die Sondervorschrift für die Zusammenpackung MP 24 vorgesehen."**

[Referenzdokumente: 2003/48 und INF.28]

MP 23

Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

Darf nicht mit Gütern der Klasse 1, die unter verschiedene UN-Nummern fallen, zusammengepackt werden, ausgenommen

- a) mit seinen eigenen Anzündmitteln, vorausgesetzt, die Anzündmittel können unter normalen Beförderungsbedingungen nicht ausgelöst werden, **oder**
- b) **dies ist durch die Sondervorschrift für die Zusammenpackung MP 24 vorgesehen."**

[Referenzdokumente: 2003/48 und INF.28]

Kapitel 4.3

Einen neuen Absatz 4.3.2.1.7 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"4.3.2.1.7

Die Tankakte muss vom Eigentümer oder Betreiber aufbewahrt werden, der in der Lage sein muss, diese Dokumente auf Anforderung der zuständigen Behörde vorzulegen. Die Tankakte muss während der gesamten Lebensdauer des Tanks geführt und bis 15 Monate nach der Außerbetriebnahme des Tanks aufbewahrt werden.

Bei einem Wechsel des Eigentümers oder Betreibers während der Lebensdauer des Tanks ist die Tankakte an den neuen Eigentümer oder Betreiber zu übergeben.

Kopien der Tankakte und alle notwendigen Dokumente sind dem Sachverständigen für Tankprüfungen nach Absatz 6.8.2.4.5 oder 6.8.3.4.16 zu den wiederkehrenden oder außerordentlichen Prüfungen zur Verfügung zu stellen."

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33]

4.3.4.1.2

[In der Tabelle erhalten die drei ersten Eintragungen unter der Tankcodierung L1,5BN folgenden Wortlaut:

L1,5BN	3	F1	II Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar
	3	F1	III Flammpunkt < 23 °C, viskos, Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar, Siedepunkt > 35 °C
	3	D	II Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar

Unter der Tankcodierung L4BN in der Spalte 4 folgende Änderungen vornehmen:

– Die erste Eintragung erhält folgenden Wortlaut:

"I, III, Siedepunkt ≤ 35 °C".

– Bei der dritten Eintragung streichen:

"Dampfdruck bei 50 °C > 1,75 bar".]

[Referenzdokument 2004/11]

4.3.4.1.2

Im ersten Unterabsatz den ersten Spiegelstrich streichen und den Text des zweiten Spiegelstriches direkt an den Einleitungssatz anschließen, wobei "jedes andere Element (Zahlenwert oder Buchstabe) der Teile 2 bis 4" geändert wird in "jedes Element (Zahlenwert oder Buchstabe) der Teile 1 bis 4".

Vor "Teil 2: Berechnungsdruck" einfügen:

"Teil 1: Tanktyp
S → L".

Der Unterabsatz vor der Bem. erhält folgenden Wortlaut:

"Beispiele:

- Ein Tank mit der Tankcodierung L10CN ist für die Beförderung eines Stoffes zugelassen, dem die Tankcodierung L4BN zugeordnet ist.
- Ein Tank mit der Tankcodierung L4BN ist für die Beförderung eines Stoffes zugelassen, dem die Tankcodierung SGAN zugeordnet ist."

[Referenzdokumente 2004/20 und INF.33]

Teil 5

5.3.1.1.2

Nach dem zweiten Satz einfügen:

"Großzettel (Placards) sind nicht erforderlich für die Beförderung explosiver Stoffe der Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S."

[Referenzdokument 2004/26]

5.3.1.5.1

(nur ADR/ADN) erhält folgenden Wortlaut:

"An Fahrzeugen, in denen Versandstücke mit Stoffen oder Gegenständen der Klasse 1 (ausgenommen Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S) befördert werden, sind an beiden Längsseiten und hinten Großzettel (Placards) anzubringen."

[Referenzdokument 2004/26]

Kapitel 5.4

5.4.1.1.6.1 Folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Für ungereinigte leere Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Güter der Klasse 2 enthalten, darf die in Absatz 5.4.1.1.1 c) vorgeschriebene Information durch die Nummer der Klasse «2» ersetzt werden."

[Referenzdokumente 2004/17 und INF.31 Option 1]

Teil 6

6.2.2 und

6.8.2.6

Die Tabellen entsprechend Dokument INF.32 (Bericht der Arbeitsgruppe Normen) abändern.

Kapitel 6.8

[**6.8.2.1.14 c**] ", jedoch höchstens 175 kPa (1,75 bar) (absolut)" ersetzen durch:

"und einen Siedepunkt über 35 °C".]

[Referenzdokument 2004/11]

[**6.8.2.1.14 d**] "die bei 50 °C einen Dampfdruck von mehr als 175 kPa (1,75 bar) (absolut) haben," ersetzen durch:

"die einen Siedepunkt von höchstens 35 °C haben".]

[Referenzdokument 2004/11]

6.8.2.2.2 Der 2. und der 5. Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– aus einer Verschlusseinrichtung am Ende jedes Stutzens als Schraubkappe, Blindflansch oder einer gleichwertigen Einrichtung versehen sein. Diese Verschlusseinrichtung muss so dicht sein, dass der Stoff ohne Verlust zurückgehalten wird. Es sind Maßnahmen zu treffen, dass eine gefahrlose Druckentlastung im Auslaufstutzen stattfindet, bevor die Verschlusseinrichtung vollständig entfernt wird."

[Referenzdokumente 2004/3 und INF.33]

6.8.2.2.3 Den Satzteil ", sofern in den Sondervorschriften des Abschnitts 6.8.4 nicht anderes vorgeschrieben ist," ändern in:

", sofern in den in Kapitel 3.2 Tabelle Spalte 13 angegebenen Sondervorschriften des Abschnitts 6.8.4 nicht anderes vorgeschrieben ist,".

Folgenden neuen Unterabsatz hinzufügen:

"Vakuumentile [RID: und zwangsbetätigte Belüftungsventile], die für Tanks zur Beförderung von Stoffen verwendet werden, die wegen ihres Flammpunktes die Kriterien der Klasse 3 erfüllen, müssen den unmittelbaren Flammendurchschlag in den Tank verhindern, oder der Tankkörper des Tanks muss einer Explosion infolge des Flammendurchschlags in den Tank standhalten können, ohne dass der Tank undicht wird."

[Referenzdokumente: 2004/1, INF.19 und INF.33]

[6.8.2.2.7 "bis 175 kPa (1,1 bar bis 1,75 bar) (absolut)" ersetzen durch:

"(1,1 bar) und einem Siedepunkt über 35 °C".]

[Referenzdokument 2004/11]

[6.8.2.2.8 "Dampfdruck bei 50 °C von mehr als 175 kPa bis 300 kPa (1,75 bar bis 3 bar) (absolut)" ersetzen durch:

"Siedepunkt von höchstens 35 °C".]

[Referenzdokument 2004/11]

6.8.2.3.1 Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Eine Kopie der Bescheinigung ist der Prüfkarte jedes hergestellten Tanks, Batterie-wagens/Batterie-Fahrzeugs oder MEGC beizufügen (siehe Absatz 4.3.2.1.7)."

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33]

6.8.2.4.5 Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Eine Kopie dieser Bescheinigungen ist der Prüfkarte des geprüften Tanks, Batterie-wagens/Batterie-Fahrzeugs oder MEGC beizufügen (siehe Absatz 4.3.2.1.7)."

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33]

6.8.3.4.16 Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Eine Kopie dieser Bescheinigungen ist der Prüfkarte des geprüften Tanks, Batterie-wagens/Batterie-Fahrzeugs oder MEGC beizufügen (siehe Absatz 4.3.2.1.7)."

[Referenzdokumente 2004/5 und INF.33]
