

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/Add.1
(TRANS/WP.15/AC.1/96/Add.1)

18. Oktober 2004

Original: Deutsch/Englisch

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

Anlage 2: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

(erstellt durch den Vertreter Deutschlands)

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

Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 13. bis 15. September 2004 in Genf am Rande der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages, der ihr von der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung gegeben wurde, zusammen.

Die Tank-Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit folgenden offiziellen und inoffiziellen Dokumenten:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| – OCTI/RID/GT-III/2004/1 | – OCTI/RID/GT-III/2004/16 |
| – OCTI/RID/GT-III/2004/2 | – OCTI/RID/GT-III/2004/20 |
| – OCTI/RID/GT-III/2004/3 | – OCTI/RID/GT-III/2004/24 |
| – OCTI/RID/GT-III/2004/5 | – INF.9 |
| – OCTI/RID/GT-III/2004/11 | – INF.12 |
| – OCTI/RID/GT-III/2004/12 | – INF.19 |

Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 19 Experten aus 10 Staaten und 3 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

1. Dokument OCTI/RID/GT-III/2004/1 (Deutschland) und informelles Dokument INF.19 (Niederlande)

Flammendurchschlagsicherungen an Vakuumventilen (RID: und zwangsbetätigten Belüftungsventilen)

Die Dokumente wurden nach Vorstellung und Diskussion grundsätzlich befürwortet und mit dem nachfolgenden geänderten Text von der Tank-Arbeitsgruppe zur Annahme empfohlen.

Hinsichtlich der Stoffe, die auf oder über ihren Flammpunkt erwärmt befördert werden, wurde keine Notwendigkeit einer Berücksichtigung gesehen.

Der in eckigen Klammern stehende Satzteil wurde daraufhin gestrichen.

Antrag

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:

"Vakuumventile [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."

Übergangsvorschriften (unter Tanks sind alle Arten von Tanks zu verstehen):

"1.6.x.x Tanks, die vor dem 1. Juli 2007 gemäß den bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 betreffend die Flammendurchschlagsicherung entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2010 weiter verwendet werden."

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

Absatz 6.8.2.2.2, 4. Unterabsatz – Betätigungselemente der inneren Absperreinrichtung
Absatz 6.8.2.2.2, 6. Unterabsatz – Betätigungselemente der Füll- und Entleerungseinrichtungen

Mit dem Dokument wird eine Klarstellung der Begriffe "ungewolltes Öffnen" und "unbeabsichtigte Handlung" angestrebt. Die entsprechenden Absätze im RID/ADR lauten:

"Die Betätigungselemente der inneren Absperreinrichtung müssen so beschaffen sein, dass jegliches ungewollte Öffnen infolge Stoßes oder unbeabsichtigter Handlung ausgeschlossen ist".

"Die Füll- und Entleerungseinrichtungen (einschließlich Flansche und Schraubverschlüsse) sowie evtl. Schutzkappen müssen gegen ungewolltes Öffnen gesichert sein".

In der Diskussion stellte sich heraus, dass die im Dokument enthaltenen Beispiele keine vollständige Lösung des Problems bringen können. Wegen der Vielfalt möglicher konstruktiver Lösungen empfiehlt die Gruppe, dieses Problem im Rahmen entsprechender Normungsarbeit zu lösen.

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

Absatz 6.8.2.2.2: Präzisierung der Anforderungen an die Tankausrüstung

Der in diesem Dokument enthaltene Vorschlag wurde von der Gruppe im Grundsatz unterstützt, jedoch in seinen Einzelheiten abgeändert. Die Änderungen betrafen im Wesentlichen den Begriff "flüssigkeitsdicht" und eine entsprechend Druckanforderung.

Der von der Gruppe erarbeitete Text lautet nunmehr wie folgt:

Antrag

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."

Die Gemeinsame Tagung wird um Annahme dieses Vorschlages gebeten.

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

Kapitel 1.2 sowie Abschnitte 4.3.2 und 6.8.2: Führung einer Tank-Prüfakte

Den Intentionen des Vorschlages wurde gefolgt, er wurde jedoch in weiten Teilen überarbeitet. Der von der Tank-Arbeitsgruppe vorgeschlagene Text lautet daher:

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."

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. Eigentümer und Betreiber müssen in der Lage sein, diese Dokumente auf Anforderung jeder 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."

6.8.2.3.1 Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

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

6.8.2.4.5 und

6.8.3.4.16 Einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Eine Kopie der Bescheinigung ist der Tankakte jedes geprüften Tanks, Batteriewagens/Batterie-Fahrzeugs oder MEGC beizufügen (siehe Absatz 4.3.2.1.7)."

Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen (unter Tanks sind alle Arten von Tanks zu verstehen):

"1.6.x.x Bei Tanks, 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 Sammlung der Dokumente für die Tankakte begonnen werden."

Die Tank-Arbeitsgruppe bittet um Zustimmung der Gemeinsamen Tagung.

5. Dokument OCTI/RID/GT-III/2004/20 (Frankreich)

Beförderung fester Stoffe in Tanks für flüssige Stoffe

Der in diesem Dokument enthaltene Vorschlag wurde als notwendige Klarstellung von der Arbeitsgruppe begrüßt und wird der Gemeinsamen Tagung mit einer geringfügigen Ergänzung zur Annahme empfohlen.

Zusätzlicher Antrag

4.3.4.1.2 Der letzte Satz 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."

6. Informelles Dokument INF.9 (Deutschland)

Kapitel 4.2 und 6.7: Ortsbewegliche Tanks

Dieses Dokument besteht aus zwei Anträgen, die ausschließlich ortsbewegliche Tanks betreffen. Das Thema wurde schon mehrfach in der Tank-Arbeitsgruppe besprochen; es konnten jedoch der Gemeinsamen Tagung bisher keine Empfehlungen für die weitere Behandlung des Themas gegeben werden.

Der erste Antrag betrifft die Anbringung der zutreffenden Tankanweisung am Tank selbst. Dieser Antrag, der eine Harmonisierung mit den Anforderungen des RID/ADR darstellt, wird von der Tank-Arbeitsgruppe akzeptiert und könnte bei Unterstützung durch die Gemeinsame Tagung dem UN-Expertenunterausschuss als offizieller Antrag vorgelegt werden.

Der zweite Antrag hat die Klarstellung bzw. Änderung der Begriffsbestimmungen für "höchstzulässiger Betriebsdruck", "Berechnungsdruck" und "Prüfdruck" zum Inhalt und versucht eine Vereinfachung der Ermittlung oben genannter Drücke zu erreichen.

Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt auch diesen Antragsentwurf und bittet die Gemeinsame Tagung, den Inhalt des Entwurfs mitzutragen. Zur weiteren Vorgehensweise wird bei Zustimmung empfohlen, dem UN-Expertenunterausschuss einen entsprechenden Antrag auf der Basis dieses Dokuments als Auffassung der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung durch das Sekretariat zu übermitteln.

7. Dokument OCTI/RID/GT-III/2004/16 (UIC) und informelles Dokument INF.12 (Niederlande)

Kapitel 1.3 und 4.3: Befüllen von Tanks; Be- und Entladen von Kesselwagen; Undichtheit der Kesselwagen

Die Arbeitsgruppe sah sich wegen des teilweise nichttechnischen Inhalts nur in der Lage, die 2. Frage im Dokument OCTI/RID/GT-III/2004/16 ("Sollten die Bestimmungen in den Absätzen 4.3.2.3.3 und 4.3.2.3.4 in der Art und Weise ergänzt werden, dass einheitlichere und sicherheitstechnisch optimale Verfahren vorgeschrieben werden?") im Zusammenhang mit den Punkten, die im informellen Dokument INF.12 als Lösungsrichtungen genannt werden, zu behandeln.

Die Frage der Dichtheit aller Verschlusseinrichtungen wurde dabei schon bei der Behandlung des Dokuments OCTI/RID/GT-III/2004/3 erörtert. Dort wurde eine dichte Absperreinrichtung vorgeschlagen.

Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt die Intentionen der Dokumente, sieht sich jedoch nicht in der Lage selbstständig tätig zu werden. Sie empfiehlt der Gemeinsamen Tagung das Anliegen zu unterstützen und zunächst die RID-Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu bitten, sich des Themas anzunehmen und der Gemeinsamen Tagung über das Ergebnis zu berichten.

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

Kapitel 4.3: Tankcodierung für bestimmte Stoffe der Klasse 3

Die Notwendigkeit, in Zukunft bestimmte entzündbare Stoffe der Klasse 3, Verpackungsgruppe I in Tanks mit der Tankcodierung L4BN zu befördern (die bisher in Tanks mit der Tankcodierung L1,5BN befördert werden konnten), wurde von der Gruppe bestätigt. Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Gemeinsamen Tagung daher, nach Prüfung der im Antrag enthaltenen Stoffzuordnung, dem Antrag zuzustimmen.

Die Arbeitsgruppe erlaubt sich den Hinweis, dass mit dieser Änderung Übergangsvorschriften erforderlich werden. Die Tank-Arbeitsgruppe war mehrheitlich der Auffassung, dass eine längere Übergangsfrist (5, 6 bzw. 8 Jahre je nach Tankart) ab Inkrafttreten der Änderung gewährt werden sollte.

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

Kapitel 4.2, 4.3 und 6.8: Tankhierarchie und Sondervorschriften

Die im Dokument aufgeworfenen Probleme wurden von der Arbeitsgruppe nicht gesehen. Zur Klarstellung wurde von der Tank-Arbeitsgruppe jedoch definiert, dass die in Spalte 13 der Tabelle A in Kapitel 3.2 aufgeführten Sondervorschriften sich in jedem Fall auf den Stoff beziehen. Ein höherwertiger Tank hat diese Sondervorschriften also ebenfalls zu erfüllen.

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

Anwendung der Sondervorschriften des Abschnittes 6.8.4

Die Arbeitsgruppe diskutierte das Dokument und war gleichfalls der Auffassung, dass Interpretationsprobleme bei der Anwendung bestimmter Sondervorschriften bestehen, da diese für den Anwender augenscheinlich nicht eindeutig genug abgefasst wurden. Diese Probleme führten in den einzelnen Staaten zu unterschiedlicher Auslegung und Anwendung.

Die mit dem Dokument versuchte Klarstellung stellt einen guten Ansatz zur Lösung dieser Probleme dar. Zur Erfassung aller eventuell bestehenden Probleme bedarf es weiterer Überlegungen, die auch in den einzelnen Staaten abgestimmt werden müssen.

Bis zur nächsten Sitzung wird die Arbeitsgruppe virtuell (auf elektronischem Wege) an diesem Thema weiter arbeiten und einen entsprechenden Vorschlag vorbereiten.

Die Tank-Arbeitsgruppe bittet um Zustimmung für diese Vorgehensweise.
