

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/2005-B/Add.1
(TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.1)

21. November 2005

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 23. September 2005

Anlage 1: 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 2005 in Genf auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen.

Die Tank-Arbeitsgruppe behandelte folgende offizielle und inoffizielle Dokumente:

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

- | | | |
|-------------------------|---|------------------------------------|
| – 2005/18 (UIC) | – 2005/45 (Belgien) | – 2005/62 (Frankreich) |
| – 2005/30 (Belgien) | – 2005/46 (Vereinigtes Königreich und Norwegen) | – 2005/63 (Frankreich) |
| – 2005/36 (Belgien) | – 2005/49 (CEN) | – 2005/64 (Niederlande) |
| – 2005/37 (EIGA) | – 2005/19/Rev.1 (Vereinigtes Königreich) | – 2005/66 (Deutschland) |
| – 2005/42 (Sekretariat) | – 2005/55 (Deutschland) | – 2005/70 (Vereinigtes Königreich) |
| – 2005/43 (Norwegen) | – 2005/59 (Vereinigtes Königreich) | |
| – INF.8 (OTIF) | – INF.33 (Vereinigtes Königreich) | – INF.47 (Portugal) |
| – INF.11 (UIP) | – INF.34 (Deutschland) | – INF.48 (Frankreich) |
| – INF.14 (Deutschland) | – INF.42 (Niederlande) | – INF.49 (Schweiz) |
| – INF.17 (UIP) | – INF.45 (Portugal) | – INF.51 (AEGPL) |
| – INF.18 (UIP) | – INF.46 (Portugal) | |

Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 19 Experten aus 10 Staaten und 4 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

1. Dokumente 2005/18 (UIC – Höchstzulässiger Betriebsdruck, Berechnungsdruck und Prüfdruck von ortsbeweglichen Tanks), 2005/30 (Belgien – Begriffsbestimmungen in Unterabschnitt 6.7.2.1), 2005/66 (Deutschland – Kapitel 4.2 und 6.7: Ortsbewegliche Tanks)

Die Dokumente 2005/18 und 2005/30 lagen schon bei der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung vor und wurden erneut diskutiert. Die Arbeitsgruppe erkannte dabei das Anliegen Belgiens, eine Unterscheidung zwischen den Begriffen "höchstzulässiger Betriebsdruck" und "höchster Betriebsdruck" deutlich zu machen. Das vorhandene Problem kann jedoch nicht mit einer Begriffsänderung, sondern nur mit einer Klarstellung bzw. Änderung der Ermittlung des höchstzulässigen Betriebsdrucks erreicht werden. Mit dem Antrag 2005/66 wurde deshalb eine Vereinfachung der Berechnung der Partialdrücke angestrebt, um so die Höhe des erforderlichen Prüfdrucks zu ermitteln. Die beantragte Vereinfachung wurde mit einer klarstellenden redaktionellen Änderung angenommen.

In Unterabschnitt 6.7.2.1 sollte in der Begriffsbestimmung für höchstzulässiger Betriebsdruck der Text in Absatz b) (ii) wie folgt geändert werden:

"(ii) dem Partialdruck (in bar) von Luft oder anderen Gasen im füllungsfreien Raum, der durch eine Höchsttemperatur im füllungsfreien Raum von 65 °C und einer Flüssigkeitsausdehnung infolge einer Erhöhung der mittleren Temperatur des Füllguts von t_r - t_f (t_r = Fülltemperatur, normalerweise 15 °C; t_f = höchste mittlere Temperatur des Füllguts, 50 °C) bestimmt wird; **oder**
0,5 bar."

2. Dokument 2005/36 (Belgien – Kennzeichnung mit dem Datum der zuletzt durchgeführten wiederkehrenden Prüfung – Identifizierung der Art der Prüfung)

Der Vorschlag wurde diskutiert und für notwendig erachtet. Der Text wurde redaktionell geändert und lautet wie folgt:

Der derzeitige achte Spiegelstrich des Absatzes 6.8.2.5.1 erhält folgenden Wortlaut:

"– Datum und Art der zuletzt durchgeführten Prüfung: «Monat, Jahr», gefolgt durch den Buchstaben «P», wenn es sich bei dieser Prüfung um die erstmalige Prüfung oder um eine wiederkehrende Prüfung gemäß den Absätzen 6.8.2.4.1 und 6.8.2.4.2 handelt, oder «Monat, Jahr», gefolgt durch den Buchstaben «L», wenn es sich bei dieser Prüfung um eine zwischendurch stattfindende Dichtheitsprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 handelt;"

Am Ende dieses Spiegelstrichs eine Bem. mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Bem. Wenn die wiederkehrende Prüfung eine Dichtheitsprüfung einschließt, ist auf dem Schild nur der Buchstabe «P» anzugeben."

Bei den Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.25 und 1.6.4.15 einen zweiten Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Die Angabe der Art der Prüfung («P» oder «L») auf dem Tankschild gemäß Absatz 6.8.2.5.1 braucht erst bei der ersten, nach dem 1. Januar 2007 vorzunehmenden Prüfung hinzugefügt werden."

Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass der Wortlaut in Absatz 6.8.2.4.2 unvollständig ist, da eine Vorschrift für die Dichtheitsprüfung fehlt, und durch einen auszuarbeitenden Antrag geändert werden sollte.

3. 2005/62 (Frankreich – Verweis auf die Norm EN 13317 in Unterabschnitt 6.8.2.6) und INF.14 (Deutschland – Unterabschnitt 6.8.2.6)

Der erste Antrag im Dokument 2005/62 (Streichung eines Beispiels für eine Spannringbefestigung) wurde mit folgendem Text angenommen:

"(mit Ausnahme der Abbildung und der Tabelle B.2)".

Die Arbeitsgruppe empfahl, diesen Text bei der Norm EN 13317 in Spalte 2 der Tabelle in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufzunehmen.

Die vorgeschlagene Änderung im informellen Dokument INF.14, d.h. Berücksichtigung der Werkstoffanforderungen des RID/ADR und der Norm EN 13094 wurde nach einer Diskussion über die Zuordnung der Mannloch-Abdeckung und der Prüfmethode ebenfalls angenommen.

Es wurde vorgeschlagen, in der Spalte 2 auch den folgenden Text aufzunehmen:

"(Der Werkstoff muss der Norm EN 13094:2004 Nummer 5.2 entsprechen.)"

CEN sollte gebeten werden, die Norm entsprechend anzupassen.

4. 2005/49 (CEN – Verweise auf EN-Normen in Kapitel 6.9)

Nach Auffassung der Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe handelt es sich bei den vorgeschlagenen neuen Referenznormen lediglich um eine Richtigstellung (Update) der alten EN-Normen im Kapitel 6.9 durch die seit einigen Jahren gültigen EN/ISO-Normen. Einige Mitglieder waren der Meinung, dass sie eine Entscheidung nicht ohne Abstimmung in ihren Herkunftsländern treffen könnten. Daher wird die Gemeinsame Tagung gebeten, dem Votum der Mehrheit der Arbeitsgruppe zu folgen.

5. 2005/19/Rev.1 (Vereinigtes Königreich – Beförderung verflüssigter Gase in Tanks mit eingelassenem Ventilgehäuse)

Ein Vertreter der Chlorgasindustrie führte erneut in das Problem ein. Die Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Lösung wurden intensiv diskutiert. Die Lösung sollte auf Straßentankfahrzeuge beschränkt werden, womit die Anordnung des eingelassenen Ventilgehäuses hinter der Fahrerkabine sichergestellt werden kann.

Es gibt einige Vorteile und bisher keine negativen Erfahrungen mit dieser Lösung im Vereinigten Königreich, in Australien und Neuseeland.

Die Übernahme dieser Lösung in das ADR würde jedoch die bestehende Sicherheitsphilosophie und Systematik des ADR stark berühren. Die notwendige Einbeziehung der zuständigen Behörde bei der Zulassung dieser Lösung ist darüber hinaus nicht mit den Grundsätzen der TPED vereinbar.

Aus sicherheitstechnischer Sicht bestehen nach Auffassung der Arbeitsgruppe andererseits keine Bedenken gegen die Anwendung der vorgestellten Lösung. Daher sollte die Fortsetzung der Anwendung dieser Maßnahme im Vereinigten Königreich ermöglicht werden.

6. 2005/37 (EIGA – Klarstellung bezüglich der Vorschriften für Sicherheitseinrichtungen an Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase in den Absätzen 6.8.3.2.11 und 6.8.3.2.12)

Dem Antrag wurde nach Diskussion und einer kleinen redaktionellen Änderung zugestimmt. Am Anfang des geänderten Absatzes 6.8.3.2.12 ist "Die Druckentlastungseinrichtungen" in "Diese Druckentlastungseinrichtungen" zu ändern.

7. 2005/45 (Belgien – Negative Prüfungen)

Der Antrag wurde unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger hinsichtlich seiner praktischen Umsetzung und Auswirkungen diskutiert. Dabei ist das Problem erkannt und der Zielvorstellung allgemein zugestimmt worden. Die erwünschte Wirkung kann jedoch nach Meinung der Mehrheit der Arbeitsgruppe mit dem vorgeschlagenen Text nicht erzielt werden. So geht die Anforderung bei Tankfahrzeugen und Kesselwagen möglicherweise über das notwendige Maß hinaus, bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks kann der Vorschlag in vielen Fällen nicht ausreichen. Darüber hinaus ist die Kontrolle der im Antrag enthaltenen Forderung ein bisher ungelöstes Problem.

Der Vertreter Belgiens wurde daher gebeten, einen neuen Vorschlag auf der Basis der geführten Diskussion zu erarbeiten. Dieser Vorschlag soll auch die Klarstellung des Begriffs "Sachverständiger" und des rechtlichen Rahmens für die Anwendung des Vorschlages beinhalten.

8. 2005/46 (Norwegen und Vereinigtes Königreich – UN 3375: Streichung der Sondervorschrift TU 26)

Der Antrag wurde geprüft und auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Sicherheitseinrichtungen länger diskutiert. Gegen die Annahme des Antrages und damit der Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen bestanden danach keine Bedenken.

9. 2005/55 (Deutschland – Aufschriften an Tanks und Angaben in der Zulassungsbescheinigung) und INF.48 (Frankreich)

Die in den Dokumenten behandelten Probleme wurden wieder intensiv diskutiert, wobei auch bei dieser Sitzung keine Lösung erzielt werden konnte. Einige Mitglieder der Arbeitsgruppe verwiesen erneut auf die in der Praxis aufgetretenen Probleme. Eine einheitliche Vorgehensweise kann nach Meinung der Mehrheit der Mitglieder nur durch eine Klarstellung der "Wenn-Dann-Sondervorschriften" selbst erreicht werden, da bei der Anwendung dieser Sondervorschriften immer noch Interpretationsprobleme bestehen. Diese sind für den Anwender augenscheinlich nicht eindeutig genug abgefasst worden.

Die mit dem Dokument vorgeschlagene vollständige Lösung wurde nicht für notwendig erachtet, da damit keine grundsätzliche Lösung bestehender Probleme verbunden ist.

Die Mitglieder wurden aufgefordert, durch Einzelanträge bezüglich erforderlicher Änderungen der Sondervorschriften und des RID/ADR-Textes selbst zu einer Lösung beizutragen.

10. 2005/63 (Frankreich – Anwendung der Sondervorschrift TE 18 des Abschnitts 6.8.4)

Die Notwendigkeit der Teilung des Stoffeintrages wurde nicht von allen Mitgliedern geteilt. Da jedoch mit dieser Vorgehensweise eine Klarstellung für die Anwender erreicht werden kann, wurde dem Antrag mit der nachstehenden redaktionellen Änderung im zweiten Stoffeintrag zugestimmt:

"eingefüllt bei einer Temperatur unter 190 °C" ersetzen durch "eingefüllt bei einer Temperatur von höchstens 190 °C".

11. INF.17 (UIP – Kapitel 6.8.4: Sondervorschrift TE 24)

Der Antrag wurde von der Arbeitsgruppe mit der gegebenen Begründung ohne weitere Diskussion angenommen.

12. INF.18 (UIP – Abschnitt 6.8.4: Änderung der Sondervorschrift TE 3)

Mit diesem Dokument wurde die Streichung des letzten Absatzes dieser Sondervorschrift beantragt. Da hierfür keine Alternative beantragt wurde und darüber hinaus keine Informationen über das beantragte Messverfahren vorlagen, konnte dem Antrag nicht entsprochen werden. Es sind jedoch Probleme mit dem derzeitigen Verfahren bekannt geworden, die einer Lösung bedürfen. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Antrag mit den notwendigen Informationen erneut einzureichen.

13. 2005/70 (Vereinigtes Königreich – Anwendbarkeit der Norm EN 13094)

Die Arbeitsgruppe befürwortete den Antrag, mit dem eine nicht notwendige Einschränkung des Anwendungsbereichs dieser Norm aufgehoben wird. Diese Einschränkung ist von der Norm selbst nie angestrebt worden.

In Abweichung vom Antrag befürwortet die Arbeitsgruppe den Eintrag vor der Norm EN 12972.

14. 2005/59 (Vereinigtes Königreich – Anwendung von Normen für den Tankbau)

Nach einer Einführung in das Dokument wurden die verschiedenen Standpunkte diskutiert und die nationalen Besonderheiten bei der Anwendung von Normen und technischen Regelwerken dargestellt. Während einige Mitglieder die Normen prioritär anwenden wollen, verwiesen andere auf die mögliche Behinderung des technischen Fortschritts. Es wurde darauf hingewiesen, dass der in Unterabschnitt 6.8.2.7 geforderte gleiche Stand der Sicherheitstechnik unterschiedlicher technischer Regelwerke schwer zu ermitteln ist. Dabei wurde der unterschiedliche

Qualitätsstand der Normen erwähnt, der im Moment ein Hindernis für die alleinige Anwendung einer Norm (Alternative 1) darstellt. Die Alternative 2 ist im derzeitigen RID/ADR enthalten.

Die Alternativen 3 und 4 des Diskussionspapiers sind nach Meinung der Mehrheit der Mitglieder eine gute Basis für das weitere Vorgehen. Der nachstehende Text gibt das Ergebnis der Beratung wieder. Der Text sollte den bestehenden Text in 6.8.2.7 ergänzen.

"Wenn in Unterabschnitt 6.8.2.6 auf eine geeignete Norm verwiesen wird, muss die zuständige Behörde innerhalb von zwei Jahren technische Regelwerke, die für denselben Zweck verwendet werden, zurückziehen.

Dies hebt das Recht der zuständigen Behörde nicht auf, technische Regelwerke anzuerkennen, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, oder in Fällen, in denen keine Normen zur Verfügung stehen.

Die zuständige Behörde muss dem Sekretariat der OTIF / UNECE ein Verzeichnis der von ihr anerkannten technischen Regelwerke übermitteln. Das Verzeichnis muss folgende Angaben enthalten: Name (und Datum) des Regelwerks, Zweck des Regelwerks und Angaben darüber, wo dieses bezogen werden kann."

15. 2005/64 (Niederlande – Kennzeichnung des Tanks mit dem Berechnungsunterdruck)

Der Antrag ist die Folge einer Diskussion in der März-Sitzung der Gemeinsamen Tagung. Der Vorschlag wurde von der Arbeitsgruppe mit einer redaktionellen Änderung angenommen. Der Ausdruck "Berechnungsunterdruck" ist durch "äußerer Auslegungsdruck" zu ersetzen (Harmonisierung mit dem Kapitel 6.7).

Darüber hinaus wurde eine Übergangsvorschrift für notwendig erachtet. Die Arbeitsgruppe schlägt folgenden Text vor:

"Tanks, die vor dem 1. Januar 2007 gemäß den bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2007 geltenden Vorschriften bezüglich der Angabe des äußeren Auslegungsdrucks auf dem Tankschild entsprechen, dürfen weiter verwendet werden.

16. INF.11 (UIP – Definition des Fassungsraumes von Tanks)

Die Arbeitsgruppe diskutierte den Vorschlag erneut unter Berücksichtigung der besonderen Tankkonstruktionen, bei denen die Berechnung des höchsten Füllungsgrades auf der Basis des Gesamtinhalts eine unzulässige Überfüllung bedeuten würde.

Die bestehende Definition des Fassungsraums sollte nach Ansicht der Mehrheit der Arbeitsgruppe nicht geändert werden. Eine zusätzliche Klarstellung ist nach Meinung der Arbeitsgruppe jedoch aus Sicherheitsgründen erforderlich und sollte an die bestehende Begriffsbestimmung angefügt werden. Es wird folgender Text vorgeschlagen:

"Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankkörperabteils für Tanks: Das gesamte Innenvolumen des Tankkörpers oder des Tankkörperabteils in Liter oder Kubikmeter. Wenn der höchste Nutzfassungsraum geringer ist als der innere Fassungsraum, ist dieser geringere Fassungsraum für die Bestimmung des Füllungsgrades und für die Kennzeichnung des Tankkörpers zu verwenden."

17. INF.33 (Vereinigtes Königreich – Bitumen)

Die Frage eines separaten Stoffeintrages in der Tabelle B wurde diskutiert und erscheint sinnvoll. Die Tank-Arbeitsgruppe sah sich jedoch nicht in der Lage, darüber abschließend zu befinden, da dieses Problem von Stoffexperten behandelt werden sollte.

18. INF.34 (Deutschland – Absatz 6.8.3.4.6: Prüfungen an Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase)

Der Absatz 6.8.3.4.6 ist nicht eindeutig abgefasst und wird daher nicht einheitlich angewendet. Es wurde festgestellt, dass in Absatz 6.8.3.4.6 nur eine Abweichung von den in Unterabschnitt 6.8.2.4 enthaltenen Prüffristen festgelegt wird. Art und Umfang der Prüfungen sollten jedoch identisch sein. Das vorliegende Dokument versucht, in der Frage nach der zeitlichen Abfolge und der Art der Prüfungen eine Klarstellung zu erreichen. Danach ist die Dichtheits- und Funktionsprüfung jeweils in der Mitte zwischen zwei wiederkehrenden Prüfungen durchzuführen. Diesem Prinzip wurde zugestimmt. Hinsichtlich des Termins der ersten Dichtheits- und Funktionsprüfung nach der erstmaligen Prüfung bestanden jedoch Auffassungsunterschiede.

Das Dokument wird auf der Basis des bisher erreichten Ergebnisses neu eingereicht.

19. INF.45 (Portugal – Beförderung von UN 1972 Methan, tiefgekühlt, flüssig, oder UN 1972 Erdgas, tiefgekühlt, flüssig in Tanks)

Das Dokument wurde im Hinblick auf die verschiedenen Isolierungsmöglichkeiten (Feststoff/Vakuum) und davon abhängenden Prüfmöglichkeiten länger diskutiert. Es wurde festgestellt, dass der Verzicht auf eine Besichtigungsöffnung in Verbindung mit dem Verzicht auf eine innere Untersuchung nur bei Vakuumisolierung möglich ist. Demzufolge konnte dem Vorgehen bei einer Feststoffisolierung nicht zugestimmt werden. Der Vertreter Portugals wird auf der Basis der geführten Diskussion einen modifizierten Vorschlag vorlegen.

20. 2005/42 (Sekretariat – Zuordnung von Stoffen der Klasse 8, Klassifizierungscode CT1 zu einer Tankcodierung)

Die Arbeitsgruppe diskutierte die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter in den Absätzen 22 und 23 des Berichts 2005/42 aufgeworfenen Frage nach der zutreffenden Tankcodierung für den Stoffeintrag UN 3471, Verpackungsgruppen II und III.

Die Tankanweisung T 7 der UN-Empfehlungen würde für diese Stoffe die RID/ADR-Tankcodierung L4BN oder L4BH zulassen. Die Arbeitsgruppe war jedoch angesichts der Tatsache, dass es sich bei dieser Eintragung um eine n.a.g.-Eintragung handelt und deshalb die Eigenschaften nicht vollständig bekannt sind, der Auffassung, dass die Tankcodierung L4DH zutreffender ist.

21. 2005/43 (Norwegen – Verwendung von Sicherheitsventilen), INF.8 (Sekretariat der OTIF), INF.42 (Niederlande), INF.51 (AEGPL)

Das Dokument ist bereits im Plenum behandelt worden. Die Arbeitsgruppe wurde gebeten, über die weitere Vorgehensweise zu beraten und die Liste der Argumente für und gegen Sicherheitsventile zu vervollständigen. Diese Argumente können zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit den Bemerkungen in INF.51 und dem Ergebnis der im Dokument INF.42 von den Niederlanden angekündigten Untersuchung ausgewertet werden. Eine in der Arbeitsgruppe geführte längere Diskussion bestätigte diese Vorgehensweise. Die Mitglieder wurden gebeten, diesbezügliche Diskussionen in ihren Staaten zu führen und entsprechende Dokumente zur fundierten Fortführung der Diskussion einzureichen.

22. INF.46 (Portugal – Tankcodierungen)

Hierzu wurde klar gestellt, dass die in der Tankcodierung in Kapitel 4.3 und in Tabelle A angegebenen Berechnungsdrücke verwendet werden müssen. Für die Ermittlung der zutreffenden Tankcodierung müssen die abweichenden Berechnungsdrücke auf einen dort aufgeführten Wert abgerundet werden.

23. INF.47 (Portugal – Prüfung der Schweißnähte)

Der Umfang der in Absatz 6.8.2.1.23 angegebenen Prüfungen der Schweißnähte ist hinsichtlich der Stoßstellen nicht eindeutig. Die "besondere Berücksichtigung der Stoßstellen" wird in der Norm EN 12972 besser definiert. Der Vertreter Portugals kündigte einen entsprechenden Antrag zur Änderung des RID/ADR für die nächste Gemeinsame Tagung an.

24. INF.49 (Schweiz – Änderung des Unterabschnittes 6.10.3.7 a))

Die vorgestellte Konstruktion eines Saugauslegers wurde hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Anforderungen des RID/ADR kurz diskutiert. Der Vertreter der Schweiz bat um Kommentare, ob die vorgestellte Lösung und der Textvorschlag von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe mitgetragen werden kann.

Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, den zu den einzelnen Punkten vorgeschlagenen Änderungen zuzustimmen.
