

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OTIF/RID/RC/2007-B/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/108/Add.1)

23. Oktober 2007

Original: Deutsch/Englisch

RID/ADR

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

Genf, 11. bis 21. September 2007

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. Die OTIF 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

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 11. bis 13. September 2007 in Genf auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe behandelte die nachfolgend aufgeführten offiziellen und inoffiziellen Dokumente:

OTIF/RID/RC/**2007/29** (Belgien)
OTIF/RID/RC/**2007/33** (Spanien)
OTIF/RID/RC/**2007/36** (Belgien)
OTIF/RID/RC/**2007/37** (Schweiz)
OTIF/RID/RC/**2007/38** (Schweiz)
OTIF/RID/RC/**2007/53** (Frankreich)
OTIF/RID/RC/**2007/54** (Frankreich)
OTIF/RID/RC/**2007/55** (Sekretariat)
INF.11 (EIGA)
INF.16 (Spanien)
INF.22 (UIP)
INF.23 (Deutschland)
INF.26 (Niederlande)
INF.27 (Frankreich)
INF.29 (AEGPL)
INF.30 (AEGPL)
INF.33 (Sekretariat)
INF.35 (Deutschland)
INF.37 (Deutschland)
INF.42 (Frankreich)
INF.45 (Sekretariat)

Bem. Die Arbeitsgruppe behandelte auf Wunsch des Plenums erneut einen Beschluss zu Absatz 6.8.3.2.3, der auf Grund des bei der Gemeinsamen Tagung im März 2007 unterbreiteten informellen Dokuments INF.16 Belgiens von der Arbeitsgruppe und dem Plenum verabschiedet wurde. Insbesondere sollte die Notwendigkeit von Übergangsvorschriften geprüft werden.

3. Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 24 Experten aus 13 Staaten und 4 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.
4. Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2007/29 (Belgien – Füllungsgrad von Tanks)

5. Ein Antrag Belgiens betreffend die Kennzeichnung von Tanks, die mit Schwallwänden in Fassungsräume von höchstens 7500 Litern unterteilt sind, wurde bei der letzten Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe prinzipiell unterstützt (informelles Dokument INF.15). Belgien wurde jedoch gebeten, für die nächste Sitzung einen offiziellen Antrag einzureichen, der die Art der vorgeschlagenen Angabe der Unterteilung von Tanks mit Schwallwänden klarstellt. Die aufgezeigten Lösungen sollten aus Vereinfachungsgründen, insbesondere für existierende Tanks leicht anwendbar werden.
6. Der Antrag sollte nach einhelliger Meinung der Arbeitsgruppe nicht für Absatz 6.8.2.5.2, sondern für Absatz 6.8.2.5.1 gelten, da so die Änderungen in Unterabschnitt 9.1.3.3 nicht vorgenommen zu werden brauchen.

7. Es wurde bemerkt, dass der Antrag nur RID/ADR-Tanks des Kapitels 6.8 betrifft. Da die ortsbeweglichen Tanks in Kapitel 6.7 identische Anforderungen haben, sollte ein entsprechender Antrag auch dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet werden.
8. Die Anträge wurden schließlich wie nachstehend angenommen:

6.8.2.5.1 Der siebte Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– Fassungsraum¹²⁾ – bei unterteilten Tankkörpern Fassungsraum jedes Abteils¹²⁾ –, gefolgt durch das Symbol «S», wenn der Tankkörper durch Schwallwände in Abteile von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt ist;"

1.6 Folgende neue Übergangsvorschriften einfügen:

"1.6.3.33 Wenn der Tankkörper eines Kesselwagens / eines festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugs) oder eines Aufsetztanks bereits vor dem 1. Januar 2009 durch Schwallwände in Abteile von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt war, braucht der Fassungsraum in den gemäß Absatz 6.8.2.5.1 vorgeschriebenen Angaben bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung nach Absatz 6.8.2.4.2 nicht mit dem Symbol «S» ergänzt zu werden."

"1.6.4.32 Wenn der Tankkörper eines Tankcontainers bereits vor dem 1. Januar 2009 durch Schwallwände in Abteile von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt war, braucht der Fassungsraum in den gemäß Absatz 6.8.2.5.1 vorgeschriebenen Angaben bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung nach Absatz 6.8.2.4.2 nicht mit dem Symbol «S» ergänzt zu werden."

TOP 2: Informelles Dokument INF.29 (AEGPL – Änderungen für Tanks zur Beförderung verflüssigter Gase, die durch Trenn- oder Schwallwände unterteilt sind)

9. Das informelle Dokument INF.29 wurde auf der Grundlage der Entscheidung über den Antrag der Niederlande betreffend die Forderung nach Unterteilung von Tanks für bestimmte flüssige Stoffe, geschmolzene Stoffe und Gase bei der letzten Sitzung beraten. Das Erfordernis der Unterteilung von Tanks wurde bestätigt. AEGPL beantragt jedoch eine Erweiterung der Ausnahmen, die für UN 1963 und UN 1966 gelten, auf Tanks mit 4 Metern Tanklänge entsprechend der Norm EN 12493 und Kohlenwasserstoffgase mit geringer Dichte wie folgt:

"Für UN 1011 BUTAN, UN 1965 KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G., und UN 1978 PROPAN darf die Begrenzung auf 7500 Liter Fassungsraum durch eine Begrenzung auf Abstände von 4 Metern ersetzt werden, die in einigen Fällen in der Norm EN 12493 (Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Geschweißte Druckbehälter aus Stahl für Flüssiggas (LPG) – Konstruktion und Herstellung von Straßentankfahrzeugen) definiert sind."

10. Der Antrag wurde unter Berücksichtigung der in der Norm EN 12493 stehenden Lösung und der Dichte der Stoffe länger diskutiert. Die Komplexität des Themas führte zu dem Beschluss, AEGPL zu bitten, einen neuen Antrag unter Berücksichtigung der geführten Diskussion zu stellen.
11. Die Arbeitsgruppe beschloss, den ursprünglichen Antrag unverändert zu lassen und die eckigen Klammern im Beschluss zu entfernen (siehe Absatz 4.3.2.2.4 im Dokument OTIF/RID/RC/2007-A/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/106/Add.2).

TOP 3: Informelles Dokument INF.11 (EIGA – Übergangsvorschriften für festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Tankcontainer zur Beförderung verflüssigter Gase, die durch Trenn- oder Schwallwände unterteilt sind)

12. Die mit dem informellen Dokument INF.11 von EIGA beantragten Übergangsvorschriften sehen den Weiterbetrieb aller Tanks vor, die nicht den neuen Vorschriften in Absatz 4.3.2.2.4 entsprechen, jedoch durch Trenn- oder Schwallwände in Abteile von mehr als 7500 Litern Fassungsraum unterteilt sind.
13. Dies wurde lange unter Berücksichtigung der Betriebsweise dieser Tanks, insbesondere der Teilentleerung durch die Belieferung mehrerer Kunden, kontrovers diskutiert. Ein möglicher Kompromiss wurde darin gesehen, die Übergangsvorschriften zeitlich zu limitieren. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe stimmte schließlich dem Antrag im informellen Dokument INF.11 zu.

1.6 Folgende neue Übergangsvorschriften einfügen:

"1.6.3.34 Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks für die Beförderung verflüssigter und tiefgekühlt verflüssigter Gase, die vor dem 1. Juli 2009 gemäß den bis zum 31. Dezember 2008 geltenden Vorschriften gebaut wurden und durch Trenn- oder Schwallwände in Abteile von mehr als 7500 Litern Fassungsraum unterteilt sind, dürfen zwischen 80 % und 20 % ihres Fassungsraum befüllt sein."

"1.6.4.33 Tankcontainer für die Beförderung verflüssigter und tiefgekühlt verflüssigter Gase, die vor dem 1. Juli 2009 gemäß den bis zum 31. Dezember 2008 geltenden Vorschriften gebaut wurden und durch Trenn- oder Schwallwände in Abteile von mehr als 7500 Litern Fassungsraum unterteilt sind, dürfen zwischen 80 % und 20 % ihres Fassungsraum befüllt sein."

TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2007/33 (Spanien – Änderung der Tankcodierung) und informelles Dokument INF.16 (Spanien)

14. Nach Einführung des Vertreters Spaniens in sein Dokument diskutierte die Arbeitsgruppe die Auswirkungen des Antrages. Einige Delegierte waren der Meinung, dass bei einer Änderung der Tankcodierung von "V" nach "N" weiterhin die Möglichkeit bestehen sollte, diese Stoffe in belüfteten Tanks zu befördern. Dies könnte mit einer Anpassung der Sondervorschrift oder eines Eintrages beider Tankcodierungen in der Tabelle A geschehen. Andere Delegierte sahen wegen der Zuordnung der Stoffe zu einer (+)-Tankcodierung und der Vorschriften in Absatz 4.3.4.1.2 keinen Änderungsbedarf.
15. Es wurde schließlich zur Klarstellung beschlossen, die Sondervorschrift TE 11 so zu ändern, dass die Verwendung von "N"- und "V"-Tanks gleichermaßen zulässig ist.

6.8.4

TE 11 Folgenden Satz hinzufügen:

"Ein Sicherheitsventil, welches das Eindringen fremder Substanzen verhindert, erfüllt diese Vorschrift ebenfalls."

TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2007/36 (Belgien – Interpretation des Absatzes 6.8.2.2.3) und informelles Dokument INF.23 (Deutschland)

16. Mit dem Dokument 2007/36 beantragt Belgien eine Klarstellung der Forderung in Absatz 6.8.2.2.3, dass der Tankkörper einer Explosion infolge des Flammendurchschlags in das Tankinnere standhalten muss, ohne dass der Tank undicht wird. Der entsprechende Absatz lautet wie folgt:

"Vakuumentile {(nur 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."

17. Der Vertreter Belgiens verweist in diesem Zusammenhang auf die Norm EN 14460. Die Frage der Anwendbarkeit dieser Norm für Transporttanks ist bisher nicht geprüft worden.
18. Mit dem informellen Dokument INF.23 wird ein Lösungsvorschlag unterbreitet, der in Deutschland seit Jahren für sogenannte Chemikalientanks praktiziert wird, und nach Ansicht Deutschlands eine sicherheitstechnische Alternativ zu Flammendurchschlagsicherungen für diese Tanks darstellt.
19. Der Vorsitzende schlug vor, die vorliegenden Empfehlungen und Normen zu studieren und bei der nächsten Sitzung im Detail zu diskutieren. Er sicherte ein Hintergrundpapier zu der im informellen Dokument praktizierten Lösung zu.

TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2007/37 (Schweiz – Verweigerung der Bescheinigung nach einer negativen Prüfung)

20. Das Problem wurde schon bei der letzten Sitzung diskutiert (informelles Dokument INF.37). Dabei wurde die Intention des Antrages mehrheitlich unterstützt. Mit dem Dokument 2007/37 wurde der Antrag überarbeitet und erneut diskutiert.
21. Es wurden Alternativen zum Vorschlag der Schweiz und Schwierigkeiten bei der Umsetzung in der Praxis dargestellt. Eine Möglichkeit könnte darin bestehen, dass der Sachverständige im Fall eines negativen Ergebnisses einen entsprechenden Vermerk auf dem Tank selbst oder auf dem Tankschild anbringt. Eine andere Möglichkeit könnte darin bestehen, dass der Sachverständige in jedem Fall, d.h. auch bei einem negativen Ergebnis, eine Bescheinigung ausstellt, die vom Betreiber bzw. Eigentümer der Tankakte beizufügen ist. Diese Möglichkeit wurde einstimmig als Ergebnis befürwortet und beschlossen.

6.8.2.4.5 Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Über die Prüfungen sind auch im Falle negativer Prüfergebnisse Bescheinigungen auszustellen."

6.8.3.4.16 Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Über die Prüfungen sind auch im Falle negativer Prüfergebnisse Bescheinigungen auszustellen."

TOP 7: Dokument OTIF/RID/RC/2007/38 (Schweiz – Inhalt der Tankakte)

22. Der bei der letzten Sitzung mit dem informellen Dokument INF.10 diskutierte Vorschlag wurde von der Schweiz modifiziert vorgelegt und beraten.

23. Der Mehrzahl der Teilnehmer waren die Vorschläge im Detail zu umfangreich. Nach einer Kontrolle der Begriffsbestimmung für "Tankakte" in Abschnitt 1.2.1 und des neuen Textes in Unterabschnitt 1.8.7.7 (Unterlagen) mussten die Grundsätze des Vorschlages erneut diskutiert werden. Die Arbeitsgruppe fand im Verlauf der Diskussion nicht zu einer mehrheitsfähigen Auffassung, so dass die Schweiz gebeten wurde, einen im Lichte der neuen Erkenntnisse modifizierten Vorschlag vorzulegen.

TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2007/53 (Frankreich – Anwendung der Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.7 auf Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase)

24. Die Geltung der Anforderungen in Absatz 6.8.2.1.7 für vakuumisolierte Tanks wurde schon bei der März-Sitzung 2007 diskutiert. Der Antrag wurde mit geringfügigen redaktionellen Änderungen angenommen:

6.8.3.2.11 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.7 gelten nicht für Tanks mit Vakuumisierung."

TOP 9: Dokument OTIF/RID/RC/2007/54 (Frankreich – Wärmebehandlung), informelle Dokumente INF.30 (AEGPL) und INF.37 (Deutschland)

25. Der Antrag Frankreichs wurde zusammen mit den beiden informellen Dokumenten von AEGPL und Deutschland diskutiert.
26. Es wurde argumentiert, dass eine Wärmebehandlung von Tanks aus Feinkornstählen nicht in allen Fällen vorteilhaft ist und die bekannten Druckbehälterregelwerke und -normen die Wärmebehandlung nur für Tanks mit höheren Wanddicken (30 bis 35 mm) vorschreiben. Im RID ist deshalb eine Alternative enthalten, die im informellen Dokument INF.37 wiedergegeben wird.
27. Es wurde diskutiert, ob eine Harmonisierung mit dem RID angestrebt werden sollte und eine Erweiterung der Vorschriften auf alle Gase notwendig ist.
28. Bestimmte Details der Vorschläge konnten in dieser Sitzung nicht geklärt werden. Deshalb wurde Frankreich gebeten, das Thema unter Berücksichtigung des RID-Textes und des deutschen Vorschlages erneut zur Sprache zu bringen.

TOP 10: Dokument OTIF/RID/RC2007/55 (Sekretariat – Übergangsvorschriften für Tanks, die (nicht) nach Normen gebaut sind)

29. Das Dokument wurde als hilfreich angesehen und im Grundsatz befürwortet. Die Fußnoten in den Spalten 2 und 5 waren Anlass einer längeren Diskussion.
30. Es wurde diskutiert, die Frist für die Anwendung der Normen von Januar auf Juli zu ändern, jedoch beschlossen, den Vorschlag des Sekretariats unverändert zu lassen.
31. In diesem Zusammenhang wurde das Dokument 2007/52 betreffend die Anwendung der Normen in Abschnitt 6.2.4 diskutiert. Der Einleitungssatz vor der Tabelle ("Die in der nachstehenden Tabelle ...") wurde um den Satz "Die Vorschriften des Kapitels 6.8 sind in jedem Fall maßgebend." ergänzt.
32. Der Vorschlag des Sekretariats für Unterabschnitt 6.8.2.6 sollte auf die Tabelle in Unterabschnitt 6.8.3.6 erweitert werden.

33. Die Arbeitsgruppe stimmte der Streichung bei den Normen EN 12972 and EN 13317 zu. Der Hinweis unter der Tabelle kann daher gestrichen werden.
34. Hinsichtlich der generellen Bemerkung in Spalte 4 diskutierte die Arbeitsgruppe eine Änderung, da die Geltung für alle Normen nicht gegeben ist. Es sollte nur einen Verweis auf die Normen geben, die betroffen sind, d.h. mehrere Einträge haben.

TOP 11: Informelles Dokument INF.16 der Gemeinsamen Tagung im März 2007 (Belgien – Absatz 6.8.3.2.3: innen liegende Absperreinrichtung)

35. Die bei der März-Sitzung getroffene Entscheidung wurde erneut diskutiert und bestätigt. Es sind keine Übergangsvorschriften notwendig. Die Lösung in der Norm EN 12252 ist nicht RID/ADR-konform.

TOP 12: Informelles Dokument INF.22 (UIP – Abschnitt 1.2.1: Anpassung der Begriffsbestimmung für "Baustahl")

36. Der Vertreter der UIP stellte das Problem vor, das sich wegen der Absenkung der Werte für die Zugfestigkeit des Baustahls S355J2G3 in der Norm EN 10025 ergeben hat. Dadurch müssten Tanks, die aus besseren Stählen als die in RID und ADR definierten Baustähle bestehen, mit höherer Wanddicke gebaut werden, da Tanks aus Baustählen mit höherer Zugfestigkeit als 440 N/mm² mittels der Formel in Absatz 6.8.2.1.18 berechnet werden müssen.
37. Eine Entscheidung über die Erweiterung der Definition ist auch deshalb nicht einfach, weil diese Definition mit identischen Werten auch in den UN-Empfehlungen enthalten ist. Der Vorschlag, Stähle zu tolerieren, die nach EN-Normen als Baustähle gelten, wurde verworfen.
38. Es wurde angeregt, dass UIP oder Deutschland einen Antrag auf Erweiterung der Werte in der Begriffsbestimmung für "Baustahl" beim UN-Expertenunterausschuss stellt. Eine weitere Möglichkeit ist, die Änderung der Definition ausschließlich für das RID/ADR vorzunehmen. Dies bedarf jedoch eines offiziellen Antrages.

TOP 13: Informelles Dokument INF.26 (Niederlande – Saug-Druck-Tanks für Abfälle)

39. Die Niederlande beantragen mit dem informellen Dokument eine Klarstellung der Verwendung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle und reine Stoffe und die Streichung des Wortes "hauptsächlich" in der Begriffsbestimmung für diese Tanks.
40. Die Probleme wurden unter Sicherheitsgesichtspunkten diskutiert, so z.B. die Frage, ob reine Stoffe in Tanks mit zwei statt drei Absperreinrichtungen befördert werden dürfen oder nicht.
41. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe sah bei der Beförderung dieser Stoffe in Saug-Druck-Tanks keine Probleme, da dies wegen der Konstruktion dieser Tanks nur im Ausnahmefall geschehen wird und aus wirtschaftlichen Gründen keine Regelbeförderung stattfindet. Die vorgeschlagenen Änderungen wurden deshalb nicht für notwendig gehalten.

TOP 14: Informelle Dokumente INF.27 (Frankreich) und INF.33 (Sekretariat)

42. Die Fragen im informellen Dokument INF.27 und die vom UN-Expertenunterausschuss beschlossenen Änderungen wurden diskutiert.
43. Die Frage der Beständigkeit mit dem neuen Stoff "E85" der UN-Nummer 3475 muss geklärt werden. Im Sicherheitsdatenblatt ist die Lagerung dieses Stoffes in Aluminium-Tanks verboten. Die Delegierten wurden gebeten, auf der Basis des französischen Dokuments eine Prüfung vorzunehmen. Die Tank-Arbeitsgruppe wird sich mit dem Thema bei der nächsten Sitzung befassen.

44. Die offenen Fragen im informellen Dokument INF.33 wurden kurz diskutiert. Die in eckigen Klammern gesetzten Tankcodierungen der in der Tabelle A enthaltenen Stoffe wurden bestätigt.
45. Zu den im informellen Dokument INF.33 unter 2. a) bis f) genannten Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

Die Tank-Arbeitsgruppe war nicht in der Lage, eine endgültige Entscheidung zu fällen, ist jedoch der Meinung, dass diese Fragen rechtzeitig für die Ausgabe 2009 des RID und des ADR beantwortet werden müssen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs will diese Arbeit mit einem Vorschlag für die nächsten Sitzungen der WP.15 und des RID-Fachausschusses auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.33 vornehmen.

46. Die Arbeitsgruppe stimmte dieser Vorgehensweise zu und bittet die Gemeinsame Tagung um diesbezügliche Unterstützung.

TOP 15: Informelles Dokument INF.45 (Sekretariat – Absatz 1.4.2.2.1 d))

47. Die Arbeitsgruppe prüfte das Dokument und schlägt folgende Änderung des bei der Gemeinsamen Tagung im September 2006 angenommenen Textes (siehe OTIF/RID/RC/2006-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/104 Anlage 1) vor:

1.4.2.2.1 d) Am Ende folgende Bem. hinzufügen:

"Bem. Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC dürfen jedoch nach Ablauf diese Datums unter den Vorschriften des Unterabschnitts 4.1.6.10, des Unterabschnitts 4.2.4.4, des Absatzes 4.3.2.4.4, 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 oder 6.7.4.14.6."

TOP 16: Informelles Dokument INF.35 (Deutschland – Absatz 6.8.2.1.19: Tanks aus Duplex-Stählen)

48. Die Zuordnung von rostfreien austenitisch-ferritischen Stählen, sogenannte Duplex-Stähle, zu den Mindestwanddicken in der Tabelle in Absatz 6.8.2.1.19 ist in mehreren Staaten ein Problem und sollte nach Meinung der Arbeitsgruppe geklärt werden. Ein separater Eintrag für diese Stähle wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen Bruchdehnung diskutiert.
49. Eine Lösung konnte auf dieser Sitzung nicht erzielt werden. Bis zu einer Entscheidung sind diese Stähle daher "anderen Stählen" zuzuordnen.

TOP 17: Informelles Dokument INF.42 (Frankreich – Interpretation der doppelten Zulassung)

50. Dieser Punkt wurde kontrovers diskutiert, da in den einzelnen Staaten unterschiedliche Vorgehensweisen herrschen. Die Vertreterin Frankreichs bemerkte, dass die Ausstellung einer einzigen Zulassung für Tanks nach Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 problematisch sei und wegen der unterschiedlichen Anforderungen beider Kapitel Fehler unterlaufen können. Es wurden hierfür Beispiele aufgeführt.
51. Frankreich wird das Problem bei der nächsten Sitzung erneut vorstellen.