

**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/2008-A/Add.1**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/110/Add.1)

17. April 2008

Original: Deutsch/Englisch

**RID/ADR**

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

**Bern, 25. bis 28. März 2008**

**Anlage 1: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe**

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](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern**

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 25. bis 26. März 2008 in Bern auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe behandelte die nachfolgend aufgeführten offiziellen und inoffiziellen Dokumente:

OTIF/RID/RC/2007/37 (Schweiz)  
OTIF/RID/RC/2008/5 (OTIF)  
INF.6 (UIP)  
INF.10 (Schweden)  
INF.11 (Sekretariat)  
INF.14 (Sekretariat)  
INF.16 (Europäische Kommission)  
INF.17 (ECMA)  
INF.18 (Frankreich)  
INF.28 (Belgien)  
INF.30 (Belgien)  
INF.32 (Belgien)  
INF.33 (AEGPL)  
INF.39 (AEGPL)

3. Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 23 Experten aus 9 Staaten und 4 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.
4. Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

**TOP 1: Absätze 10 und 11 des Dokuments OTIF/RID/RC/2008/5 (OTIF) – Fragen, die bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) offen geblieben sind und an die Gemeinsame Tagung weitergeleitet wurden**

5. Die Norm EN 14025 ist grundsätzlich für alle Typen von Gastanks unter Beachtung von Abschnitt 6.8.3 RID/ADR anwendbar. In ihrem Anwendungsbereich werden Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase ausgeschlossen. Von daher kann der vorgeschlagene Verweis bezüglich der generellen Erfüllung des Unterabschnittes 6.8.3.1 RID/ADR durch die Norm EN 14025 nicht gegeben werden. Der Ausschuss TC 296 des CEN sollte gebeten werden, den Anwendungsbereich auf alle Gastanks zu erweitern bzw. auf tatsächlich erfasste Gastanks einzuschränken.

**TOP 2: Informelle Dokumente INF.16 (Europäische Kommission) und INF.30 (Belgien) – Übergangsvorschriften für bestimmte von der Gemeinsamen Tagung angenommene Vorschriften**

6. Die Gemeinsame Tagung hat im Jahr 2007 eine Reihe von Ergänzungen angenommen, welche die Umgestaltung des Kapitels 6.2 und die Konformitätsbewertungen nach Kapitel 1.8 betrafen, aber keine vollständige Übernahme entsprechender TPED-Anforderungen darstellten. Somit ergibt sich, dass es Differenzen zwischen der zukünftigen EU-Richtlinie für den Landtransport gefährlicher Güter und der zu überarbeitenden TPED-Richtlinie geben würde. Dies sollte vermieden werden und daher sollte beispielsweise das Inkrafttreten der Anforderungen der Abschnitte 1.8.6, 1.8.7 usw. auf den 1. Juli 2011 verschoben werden.
7. Die Vorschläge der Europäischen Kommission wurden von der Arbeitsgruppe mit kleinen Änderungen wie folgt unterstützt:

a) Einen neue Unterabschnitt 1.6.2.x mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"**1.6.2.x** Die Vorschriften der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 sowie der Unterabschnitte 6.2.2.9 und 6.2.3.6 für Druckgefäße gelten erst ab 1. Juli 2011. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Mitgliedstaaten/Vertragsparteien die ab 1. Januar 2007 anwendbaren Vorschriften der Absätze 6.2.1.4.1 bis 6.2.1.4.4 weiterhin anwenden."

b) Einen neuen Unterabschnitt 1.6.3.x und 1.6.4.x mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"**1.6.3.x**

**1.6.4.x** Die Vorschriften der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 sowie die Sondervorschriften TA 4 und TT 9 des Abschnitts 6.8.4 gelten erst ab 1. Juli 2011."

8. Eine ähnliche Problematik ergibt sich für die Europäische Kommission für den Fall, dass der im informellen Dokument INF.6 enthaltene Vorschlag angenommen werden würde. Auch hier wäre die Neufassung der TPED tangiert. Ungeachtet dessen sahen die Europäische Kommission und die UIP wesentliche Vorteile in dem im informellen Dokument INF.6 vorgeschlagenen Text.

**TOP 3: Informelles Dokument INF. 6 (UIP) – Angleichung der Verfahren zur Zulassung von Tanks für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 6, 8 und 9 an die Regelungen der neuen Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7**

9. Nach längerer Diskussion kam die Arbeitsgruppe zu der Auffassung, dass sie mehr Zeit benötigt, um die Auswirkungen der Einbeziehung der Tanks für flüssige Stoffe in die TPED-Prozeduren abschätzen zu können. Einerseits wurden die Vorteile des UIP-Vorschlages hinsichtlich eines freien Marktes (z.B. für Zulassung und Prüfung) gesehen, andererseits wurden aber auch die höheren Kosten des neuen Systems für die Hersteller diskutiert.
10. Vor diesem Hintergrund konnte die Arbeitsgruppe kein Mehrheitsvotum erzeugen. Die UIP wurde gebeten, einen neuen Vorschlag mit mehr Hintergrundinformationen bzw. mit einer ausführlicheren Begründung auszuarbeiten. Zugleich wurde die Europäische Kommission ersucht, ihre unterstützende Sicht der Dinge der Tank-Arbeitsgruppe in einem ergänzenden Dokument nahe zu bringen.

**TOP 4: Informelle Dokumente INF.33 (AEGPL) und INF.39 (AEGPL) – Absatz 6.8.3.2.3: Öffnungen für das Füllen und Entleeren**

11. In vielen europäischen Staaten werden bei der Befüllung von Gastanks in langjähriger Praxis zusätzliche federbelastete Rückschlagventile bei der Befüllung eingesetzt. Normale innenliegende Bodenventile werden ebenfalls mit Hilfe von Federkraft geschlossen und wirken daher auch wie Rückschlagventile. Sicherheitstechnische Probleme sind in beiden Fällen nicht bekannt geworden. Die bei der vorletzten Gemeinsamen Tagung getroffene Entscheidung verbietet den Einsatz von Rückschlagventilen. Damit wären viele Gastanks ab 2009 nicht mehr vorschriftenkonform. Die Arbeitsgruppe sah die Notwendigkeit, den Text des Absatzes 6.8.3.2.3 auf seine generelle Erfüllbarkeit zu überprüfen, da Zweifel bestehen, ob alle derzeit verwendeten Ventilkonstruktionen die nach dem RID/ADR an sie gestellten Anforderungen erfüllen.
12. Die Arbeitsgruppe schlägt daher vor, den bei der Gemeinsamen Tagung im März 2007 angenommenen Vorschlag vorerst rückgängig zu machen und auf Basis eines informellen Dokuments den gegenwärtigen Text in Absatz 6.8.3.2.3 des RID/ADR auf Richtigkeit und praktische Erfüllbarkeit zu überprüfen. AEGPL erklärte sich bereit, dieses Dokument für die nächste Gemeinsame Tagung vorzulegen.

In den vorläufigen Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2009 – ECE/TRANS/WP.15/195 folgende Änderungsanweisung streichen:

"6.8.3.2.3 Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Ein Rückschlagventil erfüllt nicht die Vorschriften dieses Absatzes."

**TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2007/37 (Schweiz) und informelles Dokument INF.32 (Belgien) – Verweigerung der Bescheinigung nach einer negativen Prüfung**

13. Der Vertreter der Schweiz sah keinen weiteren Diskussionsbedarf zu seinem Dokument.
14. Ein Vermerk auf dem Tankschild bei negativen Prüfungen entsprechend dem Vorschlag Belgiens wurde bereits bei der letzten Sitzung besprochen und mehrheitlich abgelehnt. Die Arbeitsgruppe sah keine neuen Argumente und lehnte den Vorschlag Belgiens ab.

**TOP 6: Informelles Dokument INF.17 (ECMA) – Gültigkeitszeitraum von Baumusterzulassungen und Übergangsvorschriften für Normen**

15. Die Arbeitsgruppe hatte keine Einwände gegen die beantragten Änderungen bezüglich der Begrenzung der Gültigkeit von Baumusterzulassungen und unterstützte den Vorschlag entsprechend dem informellen Dokument INF.17. Der Vorschlag sollte vorerst für Umschließungen, die von der TPED erfasst werden, gelten. Nach Abschluss der Umsetzungsarbeiten der TPED und Vorliegen weiterer Erfahrungen sollten auch die anderen Tanks berücksichtigt werden.

**TOP 7: Informelles Dokument INF.11 (Sekretariat) – Inbezugnahme von Normen in den Kapiteln 6.2 und 6.8**

16. Der Vorschlag des Sekretariates wurde von der Tank-Arbeitsgruppe angenommen.

**TOP 8: Informelles Dokument INF.14 (Sekretariat) – Inbezugnahme der Normen EN 14025 und EN 13094 in Kapitel 6.8**

17. Der Vorschlag des Sekretariates, die Normen EN 14025:2008 und EN 13094:2008 erst ab 2013 anzuwenden, wurde nicht unterstützt. Nach Möglichkeit sollte die RID/ADR-Ausgabe 2009 einen Verweis auf die Ausgaben 2008 der beiden Tanknormen vorsehen.

**TOP 9: Informelle Dokumente INF.18 (Frankreich) und INF.28 (Belgien) – Inbezugnahme der Normen EN 14025:2008 und EN 13094:2008 in Kapitel 6.8**

18. Von Frankreich wurde vorgeschlagen, die verbindliche Anwendung der "neuen" Tanknormen ab 1. Januar 2011 vorzuschreiben, wobei eine vorherige Anwendung ab 1. Januar 2009 ermöglicht werden sollte. Dem stimmte die Arbeitsgruppe zu.
19. Dissens bestand nur hinsichtlich der verpflichtenden Ausfüllung der Übergangszeit zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 31. Dezember 2010. Hierzu schlug Frankreich vor, die verbindliche Anwendung der "alten" Tank-Normen ab 1. Januar 2009 auszusetzen, mit der Folge, dass es dann für den Zeitraum von Anfang 2009 bis Ende 2010 keine vorgeschriebene Anwendung von Tanknormen mehr gäbe.
20. Dieser Vorschlag war auch nach längerer Diskussion nicht mehrheitsfähig, ebenso wenig etwaige Alternativen.

21. Demzufolge wird die Gemeinsame Tagung von der Tank-Arbeitsgruppe gebeten zu entscheiden, ob ab 1. Januar 2009 in Abschnitt 6.8.2.6
- a) keine Tanknorm verpflichtend in Bezug genommen werden sollte,
  - b) die "alten" Tanknormen, wie ursprünglich vorgesehen, in Bezug genommen werden, oder
  - c) die "neuen" Tanknormen in Bezug genommen werden sollten.

**TOP 10: Informelles Dokument INF.10 (Schweden) – Anwendung von Normen in Kapitel 6.8**

22. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass die generelle Übergangsvorschrift des RID/ADR von sechs Monaten auf die Normen mit verbindlichem Anwendungsdatum in Unterabschnitt 6.8.2.6 nicht anwendbar ist.
23. In diesem Zusammenhang wurde abschließend die Frage aufgeworfen, welches Datum in der Bauphase von Tanks als Stichtag für die Anwendung neu in Kraft tretender Regelungen anzusehen ist. Diese Frage konnte ad hoc nicht geklärt werden und sollte bei einer der nächsten Sitzungen der Tank-Arbeitsgruppe erörtert werden.
-