

**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/2009-B/Add.2**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2)

23. Oktober 2009

Original: Deutsch/Englisch

**RID/ADR**

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

**Bern, 8. bis 11. September 2009, und  
Genf, 14. bis 18. September 2009**

**Anlage II: 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 14. bis 16. September 2009 in Genf auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen. In die Dokumente wurde im Plenum eingeführt.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

OTIF/RID/RC/**2009/10** (Deutschland)  
OTIF/RID/RC/**2009/16** Absätze 20 bis 24 (Sekretariat)  
OTIF/RID/RC/**2009/16/Add.1** (Sekretariat)  
OTIF/RID/RC/**2009/18** (UIP)  
OTIF/RID/RC/**2009/33** (Belgien)  
OTIF/RID/RC/**2009/34** (UIP)  
OTIF/RID/RC/**2009/37** (Frankreich)  
OTIF/RID/RC/**2009/38** (Frankreich)  
OTIF/RID/RC/**2009/47** (AEGPL)  
OTIF/RID/RC/**2009/50** (Österreich)  
**INF.5** (Schweden)  
**INF.22** (Belgien)  
**INF.29** (Deutschland)  
**INF.34** (UIP)  
**INF.35** (Portugal)

3. Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 19 Experten aus 11 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.
4. Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

#### **TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2009/18 (UIP) – Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TT 8**

5. Zu diesem Thema hatte die UIP im März 2009 das informelle Dokument INF.17 eingereicht, das mit dem offiziellen Antrag OTIF/RID/RC/2009/18 modifiziert wird. Es geht um die Sondervorschrift TT 8, die für bestimmte Tanks, die zur Beförderung von UN 1005 AMMONIAK, WASSERFREI, zugelassen sind, bei jeder wiederkehrenden Prüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.2 Magnetpulverprüfungen zur Feststellung von Oberflächenrisen vorschreibt. Mit dem Antrag soll erreicht werden, dass nur solche Tanks dieser Prüfung unterzogen werden müssen, die nicht nur für dieses Gas zugelassen sind, sondern es auch tatsächlich befördern. Hierzu soll die Sondervorschrift TT 8 geändert werden.
6. Die Arbeitsgruppe diskutiert die Sicherheitsaspekte des Antrags und stimmt schließlich dem Antrag mit der Änderung zu, dass die Entfernung der Angabe des Gases auf dem Tankschild und/oder auf dem Tank zusammen mit der abschließenden Magnetpulverprüfung durchgeführt wird. Damit ist sichergestellt, dass diese Prüfung nach der Entfernung der Angabe des Gases nicht vergessen wird.
7. Der redaktionell überarbeitete Text lautet wie folgt:

**"TT 8** An Tanks, die gemäß den Absätzen 6.8.3.5.1 bis 6.8.3.5.3 mit der Kennzeichnung **«AMMONIAK, WASSERFREI»** versehen und aus Feinkornstählen mit einer Streckgrenze nach Werkstoffnorm von mehr als 400 N/mm<sup>2</sup> hergestellt sind, sind bei jeder wiederkehrenden Prüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.2 Magnetpulverprüfungen zur Feststellung von Oberflächenrisen durchzuführen.

Im unteren Teil jedes Tankkörpers sind mindestens 20 % der Länge der Rund- und Längsnähte, die Schweißnähte aller Stutzen sowie alle Reparatur- und Schleifstellen zu prüfen.

**Wenn die Angabe des Stoffes auf dem Tank und/oder dem Tankschild entfernt wird, muss eine Magnetpulverprüfung durchgeführt werden; diese Tätigkeiten müssen in der der Tankakte beigefügten Prüfbescheinigung protokolliert sein."**

**TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2009/33(Belgien) – Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen und Übergangsvorschriften für Normen**

**TOP 3: Dokument OTIF/RID/RC/2009/34 (UIP) – Regelung zur Weiterverwendung von Tanks, die nach einer zurückgezogenen Baumusterzulassung gebaut wurden**

8. Der Antrag OTIF/RID/RC/2009/33 schlägt eine Klarstellung des Wortlauts "sofern diese weiter verwendet werden dürfen" in den neuen Absätzen 1.8.7.2.4 und 6.8.2.3.3 des RID/ADR 2011 vor. Dieses Problem wird zusammen mit dem Antrag OTIF/RID/RC/2009/34 der UIP, der dasselbe Problem behandelt, länger diskutiert.
9. Die Arbeitsgruppe sieht mit der in Klammern stehenden Anforderung "einschließlich der in Bezug genommenen Normen" im Dokument OTIF/RID/RC/2009/33 in der Praxis Probleme und beschließt ihre Streichung. Dies ist insbesondere dadurch gerechtfertigt, dass jede in das RID/ADR aufgenommene Norm den Regelwerken entsprechen muss und die Regelwerke in jedem Fall einzuhalten sind (Unterabschnitt 6.8.2.6). Dies wird auch durch die Normen-Arbeitsgruppe sichergestellt.
10. Die Arbeitsgruppe diskutiert erneut die Anwendbarkeit der Texte hinsichtlich der Übergangsfristen und schlägt hierfür einen neuen Text vor. Die einstimmig beschlossenen Texte lauten wie folgt:

**1.8.7.2.4** Nach dem Unterabsatz, der mit "sofern diese weiter verwendet werden dürfen" endet, folgenden neuen Unterabsatz einfügen:

"Druckgefäße, Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge oder MEGC, die in Übereinstimmung mit einer Baumusterzulassung hergestellt wurden, dürfen nach dem Ablauf oder dem Entzug der Baumusterzulassung weiter verwendet werden, solange sie mit den momentan geltenden entsprechenden technischen Vorschriften des RID/ADR (~~einschließlich der in Bezug genommenen Normen~~) übereinstimmen. Wenn sie mit den momentan geltenden entsprechenden technischen Vorschriften des RID/ADR (~~einschließlich der in Bezug genommenen Normen~~) wegen einer Änderung in diesen Vorschriften nicht mehr übereinstimmen, dürfen sie nur dann weiter verwendet werden, wenn eine solche Verwendung durch eine entsprechende Übergangsvorschrift in Kapitel 1.6 zugelassen ist."

**6.8.2.3.3** Nach dem Unterabsatz, der mit "sofern diese weiter verwendet werden dürfen" endet, folgenden neuen Unterabsatz einfügen:

"Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge oder MEGC, die in Übereinstimmung mit einer Baumusterzulassung hergestellt wurden, dürfen nach dem Ablauf oder dem Entzug der Baumusterzulassung weiter verwendet werden, solange sie mit den momentan geltenden entsprechenden technischen Vorschriften des RID/ADR (~~einschließlich der in Bezug genommenen Normen~~) übereinstimmen. Wenn sie mit den momentan geltenden entsprechenden technischen Vorschriften des RID/ADR (~~einschließlich der in Bezug genommenen Normen~~) wegen einer Änderung in diesen Vorschriften nicht mehr übereinstimmen, dürfen sie nur dann weiter verwendet werden, wenn eine solche Verwendung durch eine entsprechende Übergangsvorschrift in Kapitel 1.6 zugelassen ist."

Folgende Übergangsvorschriften einfügen:

"**1.6.3.x** Kesselwagen und Tanks als Elemente von Batteriewagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Tanks als Elemente von Batterie-Fahrzeugen, die in Übereinstimmung mit Normen, die zum Zeitpunkt ihres Baus anwendbar waren (siehe Unterabschnitte 6.8.2.6 und 6.8.3.6), nach den zu diesem Zeitpunkt anwendbaren Vorschriften des RID/ADR ausgelegt und gebaut wurden, dürfen weiter verwendet werden."

"**1.6.4.x** Tankcontainer und Tanks als Elemente von MEGC, die in Übereinstimmung mit Normen, die zum Zeitpunkt ihres Baus anwendbar waren (siehe Unterabschnitte 6.8.2.6 und 6.8.3.6), nach den zu diesem Zeitpunkt anwendbaren Vorschriften des RID/ADR ausgelegt und gebaut wurden, dürfen weiter verwendet werden."

11. Für den Fall zukünftiger sicherheitsrelevanter Änderungen in den Regelwerken oder Normen muss die Weiterverwendung der Tanks mit neuen Übergangsvorschriften geregelt werden.

**TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2009/50 (Österreich) – Kennzeichnung von Tanks mit "S"**

12. Der Antrag Österreichs dient der Klarstellung, dass Tanks mit einem Fassungsraum von 7500 Litern oder weniger nicht mit dem Symbol "S" im Tankschild gekennzeichnet werden müssen, und wird mit einer geringfügigen redaktionellen Änderung ohne Diskussion angenommen.

**6.8.2.5.1** Der 7. Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

(RID:)

"– Fassungsraum – bei unterteilten Tankkörpern Fassungsraum jedes Abteils<sup>13)</sup> –, gefolgt durch das Symbol «S», wenn die Tankkörper oder die Abteile **mit einem Fassungsraum von mehr als 7500 Litern** durch Schwallwände in Abschnitte von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt sind;"

(ADR:)

"– Fassungsraum – bei unterteilten Tankkörpern Fassungsraum jedes Abteils<sup>12)</sup> –, gefolgt durch das Symbol «S», wenn die Tankkörper oder die Abteile **mit einem Fassungsraum von mehr als 7500 Litern** durch Schwallwände in Abschnitte von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt sind;"

**TOP 5: Informelles Dokument INF.35 (Portugal) – Normen**

13. Mit diesem informellen Dokument wird bemerkt, dass die Berechnung von Trennwänden im Anhang A.5 der Norm EN 13094 nicht mit dem Text in Abschnitt 6.4.2 im allgemeinen Teil der Norm übereinstimmt. Die Arbeitsgruppe erkennt nach Prüfung der Dokumente den Fehler im Anhang A.5 der Norm und unterstützt das Anliegen Portugals.
14. Es wird jedoch keine unmittelbare Änderung im RID/ADR unterstützt. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, unter Bezugnahme auf diesen Bericht die Arbeitsgruppe 2 des CEN/TC 296 aufzufordern, den Fehler zu korrigieren.

## **TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2009/47 (AEGPL) – Schnellschließende innere Sicherheitseinrichtungen von Tanks**

15. Die Befüllereinrichtung von Tankfahrzeugen für die in Absatz 6.8.3.2.3 aufgeführten Gase wird von der Arbeitsgruppe erneut beraten. Es wird wiederum festgestellt, dass der Unterschied zwischen einem innen liegenden Absperrventil und einem innen liegenden Rückschlagventil mit einer "Metall-auf-Metall-Dichtung" darin besteht, dass die Dichtwirkung im zweiten Fall geringer ist. Der Antrag, die Fußnote im neuen Text zu streichen, wird abgelehnt, da von der Arbeitsgruppe keine technische Verbesserung durch den im Antrag enthaltenen Text gesehen wird. Auch eine redaktionelle Überarbeitung des Antrages führt nicht zum erwarteten Ziel.
16. Die Arbeitsgruppe diskutiert abschließend Lösungsmöglichkeiten für Tanks, die bei Verwendung von Metall-auf-Metall-Dichtungen das Schutzziel der Vorschriften erfüllen. Dies kann z.B. ein zusätzlicher Kugelhahn oder eine ähnliche Einrichtung sein. Hierzu wäre jedoch ein neuer Antrag erforderlich.

## **TOP 7: Dokument OTIF/RID/RC/2009/10 (Deutschland) – Vorschriften für Flammendurchschlagsicherungen**

17. Dieser Punkt wurde mit dem Dokument OTIF/RID/RC/2008/20 (Schweden) bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2008 diskutiert und das Ergebnis mit dem informellen Dokument INF.5 bei der Gemeinsamen Tagung im März 2009 von Deutschland vorgelegt. Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurden jedoch keine Tankthemen behandelt. Hinsichtlich der Anordnung von Flammendurchschlagsicherungen werden von der Arbeitsgruppe Feststellungen getroffen, die als Schutzziele in das Regelwerk aufgenommen werden könnten.
18. Für Tanks nach Absatz 6.8.2.2.6 mit Lüftungseinrichtungen stellt sich die Frage, auf welche Norm hinsichtlich der Leistungsanforderungen an Flammendurchschlagsicherungen verwiesen werden soll (ISO EN 16852 oder EN 12874). Die Mitglieder der Arbeitsgruppe werden gebeten, bis zur nächsten Sitzung ihre Meinung dazu festzulegen. Weiterhin wird vorgeschlagen, dass eine Arbeitsgruppe des CEN/TC 296 die offenen Fragen nach der Art und der Anordnung der Flammendurchschlagsicherungen klären sollte.
19. Nach erneuter kurzer Diskussion wird folgender Text angenommen:

### **6.8.2.2.3** Der zweite Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Vakuumventile <(RID:) und zwangsbetätigte Belüftungsventile> **und Lüftungseinrichtungen (siehe Absatz 6.8.2.2.6)**, die für Tanks zur Beförderung von Stoffen verwendet werden, die wegen ihres Flammpunktes die Kriterien der Klasse 3 erfüllen, müssen **durch eine geeignete Einrichtung** 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."

Folgenden neuen letzten Unterabsatz einfügen:

**"Wenn der Schutz aus einem geeigneten Flammensieb oder einer geeigneten Flammendurchschlagsicherung besteht, muss diese(s) so nahe wie möglich am Tankkörper oder am Tankkörperabteil angeordnet sein. Wenn der Tank aus mehreren Abteilen besteht, muss jedes Abteil getrennt geschützt werden."**

Folgende Übergangsvorschriften einfügen:

**"1.6.3.y** Tanks, die vor dem 1. Januar 2011 gemäß den bis zum 31. Dezember 2010 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 gebaut wurden, jedoch nicht den Vorschriften des zweiten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3 betreffend die Anordnung des Flammensiebs oder der Flammendurchschlagsicherung entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."

20. Schweden ist der Meinung, dass diese Übergangsvorschrift nicht für Tanks mit Vakuumventilen gelten sollte, da die Anforderungen hierfür nicht geändert wurden. Darüber hinaus sollte die Übergangsvorschrift für Tanks mit Lüftungseinrichtungen hinsichtlich ihrer Verwendung auf die nächste wiederkehrende Prüfung begrenzt werden. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe sieht diese Notwendigkeit jedoch nicht.

**TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2009/37 (Frankreich) – Abschnitt 4.3.5: Sondervorschrift TU 35**

21. Der Antrag wird unter Berücksichtigung der zugeordneten Produkte (UN 3256 und UN 3257) diskutiert, die in erwärmtem Zustand befördert werden. Die Formulierung "wenn geeignete Maßnahmen ergriffen wurden, um mögliche Gefährdungen auszuschließen", ist nicht näher spezifiziert und führt bei der Überwachung zu Problemen. Obwohl diesen Stoffen keine Nebengefahr zugeordnet ist und bei leeren ungereinigten Tanks eine Abkühlung des Tanks erfolgt, kann die Mehrheit der Gruppe nach längerer Diskussion, insbesondere über die Kennzeichnung dieser Tanks, den Antrag nicht unterstützen.

**TOP 9: Dokument OTIF/RID/RC/2009/38 (Frankreich) – Interpretation des Absatzes 6.9.2.2 c) der Norm EN 13094:2008**

22. Mit diesem Antrag weist Frankreich auf Konstruktionen von Tanks hin, die nicht den Anforderungen in Absatz 6.8.2.1.20 b) 4. des ADR und der Norm EN 13094 entsprechen. Diese Konstruktionen werden jedoch von allen Mitgliedern als gute Lösung angesehen. Aus diesem Grund sollten die Vorschriften im ADR und in der Norm entsprechend angepasst werden. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, eine Änderung der Norm EN 13094 beim CEN/TC 296 anzuregen.

23. Die Arbeitsgruppe schlägt gleichzeitig vor, folgende Änderung für das ADR vorzunehmen, das 2011 in Kraft tritt:

**6.8.2.1.20 b)** Unter Punkt 4 im letzten Satz des ersten Unterabsatzes streichen:

"außen".

**TOP 10: Informelles Dokument INF.5 (Schweden) – Begrenzung des Tankvolumens**

24. Mit diesem informellen Dokument informiert Schweden die Arbeitsgruppe über einen Unfall mit einem Einkammer-Tank von 56600 Liter Fassungsraum, bei dem der Fahrer tödlich verunglückte und zwei Brücken zerstört wurden. Die Tank-Arbeitsgruppe wird daraufhin gebeten, die folgenden Aspekte zu diskutieren:

- Begrenzung des Fassungsraums (ist eine Begrenzung denkbar?)
- maximaler Fassungsraum (sind 7500 oder 15000 Liter als maximaler Fassungsraum einer Kammer akzeptabel?)
- Tankarten (sollten alle Tanktypen in die Überlegung einbezogen werden?)
- Tankwerkstoff (sollten alle Werkstoffe einbezogen werden?)

- Gefahrgutklassen (sollten alle Klassen einbezogen werden?)
25. Die Diskussion führt zu dem Ergebnis, dass eine Begrenzung des Kammervolumens für bestimmte Tanks nach Ansicht der Arbeitsgruppe grundsätzlich zu befürworten ist, einige Aspekte jedoch berücksichtigt werden sollten:
- Bei höherwertigen Tanks (Definition müsste noch entwickelt werden) und Doppelwandtanks mit Vakuumisolierung braucht der Fassungsraum nicht begrenzt zu werden.
  - Bei Gastanks ist eine Zuordnung wegen der unterschiedlichen Konstruktionsarten schwierig.
  - Tanks mit mehreren Kammern weisen mehr Öffnungen mit mehr Ausrüstungsteilen auf; aus diesem Grund würde dies nicht zu einer Verbesserung der Unfallsicherheit führen.
  - Für drucklose Tanks aus Aluminiumlegierungen bestehen in einigen Staaten Volumenbegrenzungen (7500 bis 7600 Liter).
  - Die Einbeziehung ortsbeweglicher Tanks ist schwierig.
  - Eine Risikobetrachtung wird in einigen Fällen empfohlen.

**TOP 11: Informelles Dokument INF.22 (Belgien) – Gleichzeitige Zulassung als ortsbeweglicher Tank und als Tankcontainer**

26. Bei der Kontrolle eines Straßenfahrzeugs wurde Belgien auf Unterschiede zwischen den Kapiteln 6.7 und 6.8 aufmerksam, die zu Missverständnissen führen. Die Arbeitsgruppe wird unter anderem gebeten, die Unterschiede zwischen den Kapiteln 6.7 und 6.8 aufzulisten, anzugeben, welcher Tanktyp das akzeptable Sicherheitsniveau darstellt, und vorzuschlagen, welche entsprechenden Änderungen gegebenenfalls in den Spalten 12 und 13 der Tabelle A vorzunehmen sind.
27. Nach längerer Diskussion in der Arbeitsgruppe wird festgestellt, dass die Tankvorschriften nach Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 RID/ADR von verschiedenen sicherheitstechnischen Ansätzen ausgehen und daher nicht direkt vergleichbar sind. Dies wird durch die folgende Tabelle verdeutlicht, in der einige Beispiele hierfür aufgeführt sind.

<b>RID/ADR (Tankcontainer)</b>	<b>UN (ortsbewegliche Tanks)</b>
drucklose Tanks möglich	Tanks mit einem Prüfdruck von mindestens 1,5 bar
Sicherheitseinrichtungen selten	generell Sicherheitseinrichtungen
fiktiver Berechnungsdruck	erhöhte Wanddicke
Wanddickenreduzierung für alle Tanks bei entsprechendem Schutz möglich	Wanddickenreduzierung nur für T1- und T2-Tanks möglich
Auslegungstemperatur -20 °C	Auslegungstemperatur -40 °C
Tankcodes und Tankanweisungen basieren auf unterschiedlichen rationalisierten Ansätzen	

28. Vor diesem Hintergrund sieht sich die Tank-Arbeitsgruppe außerstande, die Arbeiten, die mit der Beantwortung der Fragen Belgiens verbunden wären, im Rahmen ihrer normalen Arbeitsweise durchzuführen. Der Gemeinsamen Tagung wird empfohlen, hierfür bei Bedarf eine separate Arbeitsgruppe einzurichten.

## **TOP 12: Informelles Dokument INF.29 (Deutschland) – Mannlochdeckel von Tanks**

29. Mit diesem informellen Dokument wird auf Probleme mit der Dichtheit von Domdeckeln von Tankfahrzeugen mit drucklosen Tanks bei Unfällen hingewiesen, die nicht den Normen EN 13314 oder EN 13317 entsprechen. Bei der Vorstellung des informellen Dokuments wird darauf hingewiesen, dass diese Probleme insbesondere bei alten und federbelasteten Deckeln aufgetreten sind. Ein Ausschluss dieser Deckel aus den Normen wird deshalb für erforderlich gehalten. Deutschland wird nach Abschluss der Untersuchungen mit einem entsprechenden Vorschlag auf das Problem zurückkommen.

## **TOP 13: Informelles Dokument INF.34 (UIP) – Redaktioneller Fehler in Kapitel 5.4 der Norm EN 14025:2008**

30. Die Arbeitsgruppe folgt im Prinzip dem Antrag der UIP. Es wird festgestellt, dass die Norm EN 13094 nicht für Kesselwagen gilt (Anmerkung 2 zum Anwendungsbereich der Norm) und die in dieser Norm aufgeführten technischen Lösungen nicht vollständig für Kesselwagen erforderlich sind.
31. Die Forderung der UIP, in das RID (Unterabschnitt 6.8.2.6) einen entsprechenden Hinweis zur Aussetzung des Kapitels 5.4 zweiter Absatz der Norm EN 14025 einzufügen, wird jedoch von der Arbeitsgruppe für nicht erforderlich gehalten. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten die Arbeitsgruppe 3 des CEN/TC 296 aufzufordern, den entsprechenden Text zu korrigieren.

## **TOP 14: Dokumente OTIF/RID/RC/2009/16 Absätze 20 bis 24 und OTIF/RID/RC/2009/16/ Add.1 (Sekretariat) – Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter**

32. Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Fragen, die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen im Dokument OTIF/RID/RC/2009/16 Absätze 20 bis 24 gestellt wurden. Es wird daran erinnert, dass die Grundsätze für die Zuordnung von Tankcodierungen und Tankanweisungen zu Stoffen im RID/ADR/ADN und den UN-Empfehlungen unterschiedlich sind. Tankcodierungen und Tankanweisungen sind daher nicht vollständig vergleichbar.
33. Zu den Absätzen 20 bis 22 wird generell empfohlen, für inhalationstoxische Stoffe, denen die Tankanweisung T 22 zugeordnet wurde, die Tankcodierung L15CH zu wählen, obwohl der rationalisierte Ansatz auch eine Zuordnung zur Tankcodierung L10CH zulassen würde. Daraus folgt, dass für alle Stoffe mit der Sondervorschrift 354, denen die Tankanweisung T 20 zugeordnet wurde, der Tankcode L10CH gelten sollte.
34. Zu den Absätzen 23 und 24 prüft die Arbeitsgruppe die Eintragungen im Dokument OTIF/RID/RC/2009/16/Add.1. Als Ergebnis werden die Einträge in der Spalte 12 für UN 1471 mit "SGAV" und für UN 3487 mit "SGAN" festgelegt. Bei den anderen Einträgen sind nach Meinung der Arbeitsgruppe bereits die richtigen Zuordnungen getroffen worden.