

**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/2010-A/Add.1**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118/Add.1)

20. Mai 2010

Original: Deutsch/Englisch

**RID/ADR**

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

**Bern, 22. bis 26. März 2010**

**Anlage I: 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 22. bis 24. März 2010 in Bern auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen. Die Dokumente wurden dem Plenum vorgelegt.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

OTIF/RID/RC/2010/4 (UIC)  
OTIF/RID/RC/2010/5 (UIC)  
OTIF/RID/RC/2010/6 (UIC)  
OTIF/RID/RC/2010/13, Absätze 8 bis 10 (Sekretariat der OTIF)  
OTIF/RID/RC/2010/14 (ECFD)  
OTIF/RID/RC/2010/18 (Niederlande)  
OTIF/RID/RC/2010/20 (Belgien)  
OTIF/RID/RC/2010/38 (Niederlande)  
**INF.7** (Schweden)  
**INF.8** (Deutschland)  
**INF.10** (Niederlande)  
**INF.16** (CEFIC)  
**INF.17** (CEN)  
**INF.24** (Italien)  
**INF.26** (Schweden)  
**INF.28** (Sekretariat der UNECE)  
**INF.35** (CEFIC)  
**INF.36** (Rumänien)  
**INF.37** (Finnland)

3. Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 21 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/2010/4 (UIC) – Pflichten des Beförderers im Hinblick auf die Prüfung der Einhaltung der Prüffrist**

5. Nach Absatz 1.4.2.2.1 d) hat sich der Beförderer zu vergewissern, dass bei Tanks das Datum der nächsten Prüfung nicht überschritten ist. Dieses Datum darf jedoch in bestimmten Fällen, wie bei der Zwischenprüfung nach Absatz 6.7.3.15.2 oder 6.8.2.4.3, um drei Monate überschritten werden. Im Sinne der Rechtsklarheit wird von der UIC angeregt, dies in Absatz 1.4.2.2.1 zu berücksichtigen und außerdem mit einer Bemerkung auf den Grund hinzuweisen.
6. Die Arbeitsgruppe diskutiert den Vorschlag und sieht ebenfalls die Notwendigkeit einer Änderung. Es wird folgender Text mit redaktionellen Änderungen angenommen:

Absatz 1.4.2.2.1 d) erhält folgenden Wortlaut (geänderter Text in **Fettdruck**):

"d) sich zu vergewissern, dass bei Kesselwagen/Tankfahrzeugen, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen, Wagen mit abnehmbaren Tanks/Aufsetztanks, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern und MEGC das ~~Datum der nächsten Prüfung~~ **das Ablaufdatum der letzten wiederkehrenden Prüfung oder Zwischenprüfung** nicht überschritten ist;"

Als eine Folgeänderung wird vorgeschlagen, die Bestimmung in Unterabschnitt 1.4.3.3 b) ebenfalls zu ändern:

In Unterabschnitt 1.4.3.3 b) "das Datum der nächsten Prüfung" ändern in:

"das Ablaufdatum der letzten wiederkehrenden Prüfung oder Zwischenprüfung".

7. Die beantragte Änderung der Bemerkung wird wegen der Entscheidung der Arbeitsgruppe zum Dokument OTIF/RID/RC/2010/6 nicht übernommen.

**TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2010/6 (UIC) – Befüllung und Beförderung von Kesselwagen/Tankfahrzeugen nach Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung**

8. Im RID/ADR 2009 wurde der Absatz 6.8.2.4.3 dahingehend geändert, dass Zwischenprüfungen an Tanks auch innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden dürfen. Damit erfolgte nach Ansicht der UIC eine Teilanpassung an die Vorgaben für ortsbewegliche Tanks. Für diese Tanks ist im Kapitel 6.7 geregelt, dass sie nach Ablauf der in Unterabschnitt 6.7.19.2 angegebenen Fristen nicht befüllt werden dürfen und, wenn sie vor Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten nach Ablauf dieser Frist befördert werden dürfen. Für Tanks nach Kapitel 6.8 fehlen diese Zusätze. Zur Klarstellung wird daher von UIC angeregt, in Kapitel 6.8 eine analoge Bestimmung aufzunehmen.
9. Der Antrag auf Harmonisierung der Vorschriften wird länger diskutiert. Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass eine Ausweitung der erst 2009 in das RID/ADR aufgenommenen Regelung nicht zu Verbesserungen der Situation führen würde und für den europäischen Landverkehr wegen der allgemein kürzeren Transportwege nicht notwendig ist. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Möglichkeit der Beförderung von leeren ungereinigten Tanks nach Ablauf der Prüf Fristen gemäß Absatz 4.3.2.4.4 hingewiesen.
10. Der Antrag wird daher nicht angenommen. Die Anregung einer Aufnahme der Bestimmungen in das Kapitel 4.2 bzw. 4.3 wird nach kurzer Diskussion von der Arbeitsgruppe verworfen, da dies zuerst im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter beraten werden sollte.

**TOP3: Dokument OTIF/RID/RC/2010/5 (UIC), informelle Dokumente INF.8 (Deutschland), INF.16 (CEFIC) und INF.35 (CEFIC) – Pflichten des Befüllers im Hinblick auf die Prüfung der Verschlüsse an Tanks von Kesselwagen/Tankfahrzeugen**

11. Gemäß Absatz 6.8.2.2.2 müssen Bodenöffnungen für das Befüllen oder Entleeren von Tanks je nach Tankcodierung des zu befördernden Stoffes mit mindestens zwei bzw. drei hintereinander liegenden, voneinander unabhängigen Verschlüssen ausgerüstet sein. Diese bestehen:
- a) aus einer äußeren Absperreinrichtung und einer Verschlusseinrichtung oder
  - b) aus einer inneren Absperreinrichtung, einer äußeren Absperreinrichtung und einer Verschlusseinrichtung.
12. Im Rahmen seiner Pflichtenstellung hat der Befüller gemäß dem Wortlaut in Unterabschnitt 1.4.3.3 f) jedoch nur die Dichtheit der Verschlusseinrichtung zu prüfen. Zur Vermeidung von Tropflecken sollte diese Prüfpflicht nach Ansicht der UIC auch auf die Prüfung der inneren und äußeren Absperreinrichtung ausgedehnt werden.
13. Diese Anforderung wird unter Zuhilfenahme der von Deutschland und CEFIC hierzu eingereichten informellen Dokumente INF.8 und INF.35 länger diskutiert. Im Verlauf der Diskussion wird von der Mehrheit der Arbeitsgruppe festgestellt, dass aus arbeitsschutzrechtlichen und technischen Gründen eine problemlose Umsetzung der Forderungen nicht möglich ist. Es ist insbesondere nicht klar, welche technischen Lösungen hier angewendet werden können, um das Schutzziel zu erreichen. Die bisher üblichen Verschlusseinrichtungen, wie die zweite Ab-

sperreinrichtung und die Schutzkappe sind vielfach mit einem Gewinde versehen. Die Bedienung dieser Einrichtungen ist bislang unzureichend definiert und wird deshalb unterschiedlich durchgeführt.

14. Es werden verschiedene Lösungsansätze besprochen, wie zum Beispiel eine doppelte Kontrolle des ordnungsgemäßen Verschlusses, besondere Verschlüsse mit einer höheren Wahrscheinlichkeit der Dichtheit oder Einführung von Arbeitsanweisungen an den Füll- und Entleerstationen. Diese Arbeitsanweisungen werden auch von CEFIC vorgeschlagen und von der Arbeitsgruppe befürwortet.
15. Da die konstruktive Ausführung von Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen unterschiedlich ist, ergeben sich daher auch unterschiedliche Lösungen für die beiden Verkehrsträger. Möglicherweise sind aus diesem Grund weiterführende Diskussionen zur Findung der endgültigen Lösung des Problems der Tropfleckagen notwendig.
16. Als Ergebnis der Diskussion schlägt die Arbeitsgruppe jedoch vorerst einen alternativen Wortlaut vor:

Der Absatz 1.4.3.3 f) erhält folgenden Wortlaut (geänderter Text in **Fettdruck**):

"f) hat nach dem Befüllen des Tanks **sicherzustellen, dass alle Verschlüsse in geschlossener Stellung sind und keine Undichtheit auftritt**;"

17. Die Arbeitsgruppe diskutiert in diesem Zusammenhang auch eine mögliche Änderung in Absatz 4.3.2.3.3, da dort ebenfalls Anforderungen an die Dichtheit der Verschlusseinrichtungen enthalten sind, und schlägt folgende Änderung vor (geänderter Text in **Fettdruck**:

**"4.3.2.3.3** Während des Befüllens und Entleerens der Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Freisetzung gefährlicher Mengen von Gasen und Dämpfen zu verhindern. Die Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC müssen so verschlossen sein, dass vom Inhalt nichts unkontrolliert nach außen gelangen kann. Die Öffnungen der Tanks mit Untenentleerung müssen mit Schraubkappen, Blindflanschen oder gleich wirksamen Einrichtungen verschlossen sein. ~~Die Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC müssen nach dem Befüllen auf Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vom Befüller geprüft werden.~~ **Nach dem Befüllen muss der Befüller sicherstellen, dass alle Verschlüsse der Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC in geschlossener Stellung sind und keine Undichtheit auftritt.** Dies gilt auch für die Abschlusseinrichtungen oben am Steigrohr des Tanks. Dies gilt insbesondere auch für die Abschlusseinrichtungen oben am Steigrohr von Tanks.

**TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2010/13 (Sekretariat der OTIF) – Offene Fragen des RID-Fachausschusses, informelle Dokumente INF.38 (Sekretariat der OTIF), INF.26 (Schweden), INF.17 (CEN) – Mandat für eine Norm für Anforderungen an Flammendurchschlagsicherungen an Tankfahrzeugen**

18. Die Arbeitsgruppe diskutiert die Notwendigkeit der Beibehaltung von abgelaufenen Übergangsvorschriften, da die Geltung von neuen Bestimmungen für ältere Tanks, die nach Übergangsvorschriften befördert werden, nicht in jedem Fall nachvollziehbar ist. So existieren bei Anwendern unterschiedliche Meinungen, ob zum Beispiel bei Tanks, die nach allgemeinen Übergangsvorschriften befördert werden, eine nachträgliche Kennzeichnung erforderlich ist oder nicht. Aufgrund derartiger Fälle hält es die Arbeitsgruppe für erforderlich, die Übergangsvorschriften beizubehalten, sieht aber allgemein die Notwendigkeit einer Überarbeitung dieser Bestimmungen in der Zukunft. Dies sollte verkehrsträgerspezifisch erfolgen.

19. Betreffend Unterabschnitt 1.6.3.18 im Dokument OTIF/RID/RC/2010/13 und im informellen Dokument INF.38 werden die folgenden Texte zur Aufnahme in das RID/ADR 2011 vorgeschlagen:

(RID:)

**1.6.3.18** Der zweite und dritte Unterabsatz erhalten folgenden Wortlaut:

"Jedoch müssen sie mit der entsprechenden Tankcodierung und, sofern anwendbar, mit den entsprechenden alphanumerischen Codes der Sondervorschriften TC und TE gemäß Abschnitt 6.8.4 gekennzeichnet sein."

(ADR:)

**1.6.3.18** Am Ende hinzufügen:

", vorausgesetzt, die Zuordnung zur entsprechenden Tankcodierung und die entsprechende Kennzeichnung wurden vorgenommen."

(RID/ADR:)

**1.6.4.12** Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Jedoch müssen sie mit der entsprechenden Tankcodierung und, sofern anwendbar, mit den entsprechenden alphanumerischen Codes der Sondervorschriften TC und TE gemäß Abschnitt 6.8.4 gekennzeichnet sein."

20. Die bei der letzten Sitzung verabschiedeten Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.39 und 1.6.3.40 werden aufgrund des informellen Dokuments INF.26 von Schweden erneut diskutiert. Der bestehende Text wird dabei bestätigt. Zur Begründung stellt die Arbeitsgruppe fest, dass eine Umrüstung von bestehenden Tanks und die Ausrüstung mit Flammendurchschlagsicherungen, die den neuen RID/ADR-Anforderungen 2011 entsprechen, nicht ohne Weiteres umsetzbar ist. Insbesondere bei drucklosen, belüfteten Tanks für Mineralölprodukte bestehen in Europa sehr viele unterschiedliche Konstruktionen, die dem entgegenstehen. Der erste Antrag im informellen Dokument INF.26 wird daher abgelehnt.
21. Der zweite Antrag zur Beauftragung einer CEN-Normungsarbeitsgruppe wird zusammen mit dem informellen Dokument INF.17 von CEN/TC 296 WG7 diskutiert. Der Vorschlag des CEN wird grundsätzlich befürwortet, obwohl das Ziel der Arbeiten nicht eindeutig ist (siehe CEN/TC 296-Resolution 139). Es sollten Lösungsvorschläge für zutreffende und wirksame Flammendurchschlagsicherungen in Lüftungseinrichtungen für Mineralöltransporttanks erarbeitet werden. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung sollte über die Zielvorgaben für diese Normungsarbeitsgruppe rechtzeitig informiert werden.

#### **TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2010/14 (ECFD) – Additivierungsanlagen an Tanks für UN 1202 Heizöl, leicht**

22. Die mit dem Antrag erfolgten Vorschläge zur Aufnahme von Bestimmungen für Additivierungsanlagen in die Regelwerke werden im Einzelnen besprochen und auf ihre Durchführbarkeit geprüft. Es besteht Einvernehmen, dass diese Bestimmungen notwendig sind, da diese Anlagen an Transporttanks für Mineralölprodukte bereits weit verbreitet sind. Vor einer weiteren Behandlung des Themas sollen jedoch insbesondere die folgenden Fragen im Rahmen eines überarbeiteten Antrags an die nächste Gemeinsame Tagung geklärt werden:
- Was können Additive sein? Zu welchen UN-Nummern erfolgt ihre Zuordnung?
  - Wie soll die Konstruktion von Vorratsbehältern für Additive erfolgen (Werkstoff, Mindestwanddicke, Bauform, Schweißbarkeit)?

- c) Welche maximale Größe darf ein Additivbehälter haben (450 Liter wurde als zu groß, 100 Liter bei mehreren Behältern als zulässig angesehen)?
- d) Wo kann der Additivbehälter untergebracht werden (im Tank, außerhalb des Tanks oder auswechselbar) und wie muss sein Schutz erfolgen?
- e) Unter welchen Voraussetzungen darf die Einbindung der Dosiereinrichtung in das Abgabesystem erfolgen?
- f) Wie ist eine Additivierungsanlage zu bewerten? Ist sie ein Teil der Tankausrüstung oder eine "Zusatzeinrichtung", die anders bewertet werden muss?
- g) Wo soll die Einordnung in die Gefahrgutvorschriften erfolgen (Teil 6 oder Teil 9)?

**TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2010/18 (Niederlande) – 4.3.4.1.2: Tankcodierungen für inhalationstoxische Stoffe**

23. Das schon bei der WP.15 diskutierte Thema und die im Dokument OTIF/RID/RC/2010/13 Absatz 6 enthaltenen Aufträge für die Arbeitsgruppe werden bearbeitet. Der Antrag der Niederlande zur Anpassung des rationalisierten Ansatzes wird grundsätzlich angenommen. Die vom Sekretariat der OTIF vorgeschlagenen Änderungen werden ebenfalls diskutiert und mit wenigen redaktionellen Änderungen angenommen. Den Verweis auf die Fußnote lediglich der Angabe der Klasse und nicht dem Klassifizierungscode zuzuordnen, wird als ausreichend erachtet.

24. Die vorgeschlagenen Änderungen sind in der nachfolgenden Tabelle enthalten:

<b>L10CH</b>	3	FT1	
		FT2	
		FC	
		FTC	
		6.1*	T1
	T2		
	T3		
	T4		
	<b>T5</b>	<b> </b>	
	T6		
	T7		
	TF1		
	TF2		
	TF3		
	TS		
	TW1		
	TO1		
	TC1		
	TC2		
	TC3		
	TC4		
	TFC		
	<b>TFW</b>	<b> </b>	

sowie die für die Tankcodierungen LGAV, LGBV, LGBF, L1,5BN, L4BN, L4BH und L10BH zugelassenen Stoffgruppen

\* **Stoffe mit einer Giftigkeit beim Einatmen von höchstens 200 ml/m<sup>3</sup> und einer gesättigten Dampfkonzentration von mindestens 500 LC<sub>50</sub> müssen der Tankcodierung L15CH zugeordnet werden.**

<b>L15CH</b>	3	FT1	
	6.1**	<b>T1</b>	
		<b>T4</b>	
		TF1	
		<b>TW1</b>	
		<b>TO1</b>	
		<b>TC1</b>	
		<b>TC3</b>	
		<b>TFC</b>	
		<b>TFW</b>	
		sowie die für die Tankcodierungen LGAV, LGBV, LGBF, L1,5BN, L4BN, L4BH, L10BH und L10CH zugelassenen Stoffgruppen	
	** <b>Stoffe mit einer Giftigkeit beim Einatmen von höchstens 200 ml/m<sup>3</sup> und einer gesättigten Dampfkonzentration von mindestens 500 LC<sub>50</sub> müssen dieser Tankcodierung zugeordnet werden.</b>		

### TOP 7: Dokument OTIF/RID/RC/2010/20 (Belgien) – Sondervorschrift TT 8, Verweis auf die Normen EN 473 und ISO 9712

25. Mit dem Antrag soll klargestellt werden, über welche Qualifikation Personen verfügen sollen, die Magnetpulverprüfungen entsprechend der Sondervorschrift TT 8 durchführen.
26. Die Diskussion in der Arbeitsgruppe wird vor dem Hintergrund geführt, dass für Prüfungen an  $\pi$ -gekennzeichneten Gastanks Inspektionsstellen zuständig sind, die die Anforderungen der Sondervorschrift TT 9 erfüllen müssen. Es besteht bei einigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe Unsicherheit darüber, ob diese Prüfungen ausschließlich von Personen durchgeführt werden dürfen, die nach der genannten Norm zertifiziert und damit qualifiziert sind.
27. Eine nach Abschluss der Diskussion geführte Abstimmung ergibt eine große Mehrheit für die Annahme des Antrags, der redaktionell überarbeitet nachfolgend wiedergegeben wird:

Die Sondervorschrift TT 8 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text in **Fettdruck**):

**"TT 8** An Tanks, die gemäß den Absätzen 6.8.3.5.1 bis 6.8.3.5.3 mit der für die Eintragung UN 1005 AMMONIAK, WASSERFREI vorgeschriebenen offiziellen Benennung für die Beförderung 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 Oberflächenrissen 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 oder dem Tankschild entfernt wird, muss eine Magnetpulverprüfung durchgeführt werden; diese Tätigkeiten müssen in der der Tankakte beigefügten Prüfbescheinigung protokolliert sein.

**Solche Magnetpulverprüfungen müssen von einer sachkundigen Person durchgeführt werden, die für diese Methode gemäß der Norm EN 473 (Zerstörungsfreie Prüfung – Qualifizierung und Zertifizierung von Personal der zerstörungsfreien Prüfung – Allgemeine Grundlagen) qualifiziert ist."**

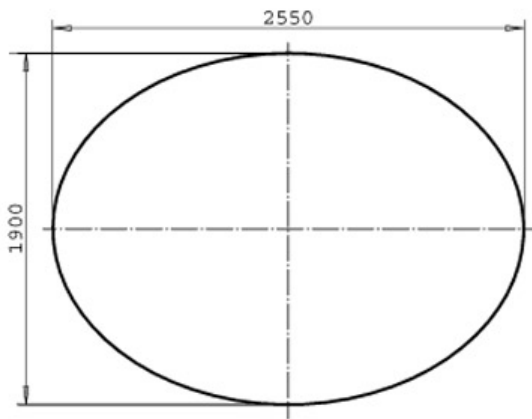
**TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2010/38 und informelles Dokument INF.10 (Niederlande) – Begriffsbestimmung für "höchster Betriebsdruck" in Abschnitt 1.2.1**

28. Der Antrag zur Klarstellung der Anwendung des höchsten Betriebsdrucks, der in Abschnitt 1.2.1 definiert ist, wird ausführlich diskutiert. Obwohl eine grundsätzliche Zustimmung zur Klärung besteht, ist die Mehrheit der Arbeitsgruppe der Meinung, dass eine weitere Klarstellung hinsichtlich des vorgeschlagenen Textes und des Absatzes c) der Begriffsbestimmung notwendig ist.
29. Das Problem besteht darin, dass bei einer Messung des Drucks an der höchsten Stelle des Tanks der höchste Druck wegen der Flüssigkeitssäule nicht gemessen wird. Für eine endgültige Klärung sollte der Antrag überarbeitet und auf die nächste Sitzung verschoben werden.

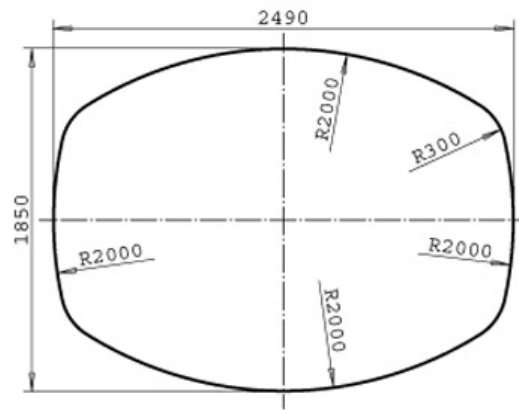
**TOP 9: Informelle Dokumente INF.7 (Schweden), INF.37 (Finnland) – Interpretation des elliptischen Querschnitts in Absatz 6.8.2.1.20 und in der Norm EN 13094**

30. Wenn Tanks einen Schutz gegen Beschädigung durch seitliches Anfahren oder Überschlagen gemäß Absatz 6.8.2.1.20 aufweisen, kann die zuständige Behörde zulassen, dass die Mindestwanddicken im Verhältnis zu diesem Schutz verringert werden. In Absatz 6.8.2.1.20 ADR wird in Absatz b) für flüssige Stoffe angegeben, wann ein Schutz gegen Beschädigung gegeben ist.
31. Schweden möchte mit dem informellen Dokument INF.7 von der Gemeinsamen Tagung eine Interpretation betreffend den elliptischen Querschnitt von Tanks. Hiervon hängt unter anderem die Zuordnung zu den einzelnen Schutzmaßnahmen ab. Die Arbeitsgruppe diskutiert anhand einiger Fotos die Zuordnung zu den Maßnahmen. Es ist nach Meinung der Arbeitsgruppe auch möglich, eine Mischung der Formen innerhalb eines Tanks zu haben, bei dem zum Beispiel die obere Hälfte zylindrisch und die untere Hälfte des Tankkörpers elliptisch ausgeführt ist. Bei dieser Form könnte dann die Schutzmaßnahme in Absatz 6.8.2.1.20 b) 1. zugeordnet werden.
32. Im ebenfalls diskutierten informellen Dokument INF.37 Finnlands sind Tankformen aufgeführt, die von der Arbeitsgruppe zugeordnet werden. Danach kann nur die im ersten Bild dargestellte Form (mathematical pure ellipse shape) dieser Schutzmaßnahme zugeordnet werden. Fertigungsbedingte Abweichungen sind dabei eingeschlossen. Alle anderen Formen sind der Schutzmaßnahme in Absatz 6.8.2.1.20 b) 4. oder den entsprechenden "anderen" Formen in der Norm EN 13094 zuzuordnen. Der Vertreter Deutschlands bezweifelt, dass die Bildunterschriften mit den Skizzen übereinstimmen.

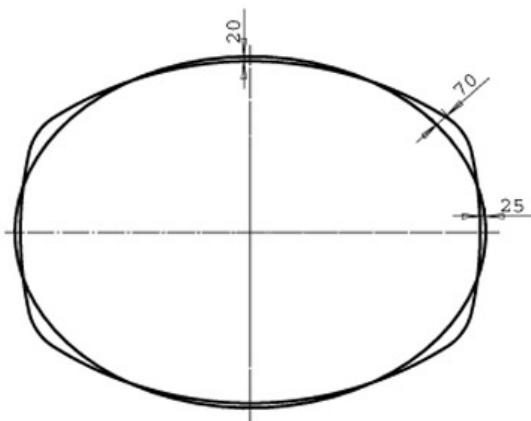




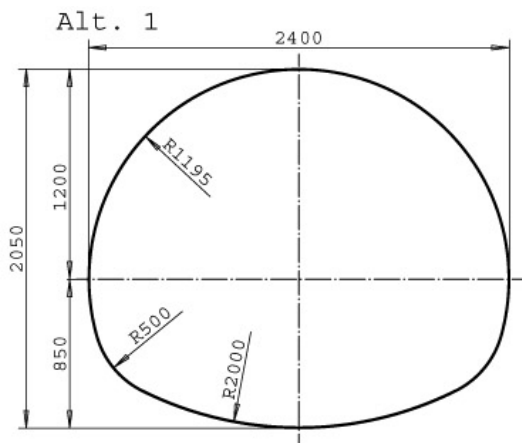
Mathematical pure ellipse shape  
3770 L/m



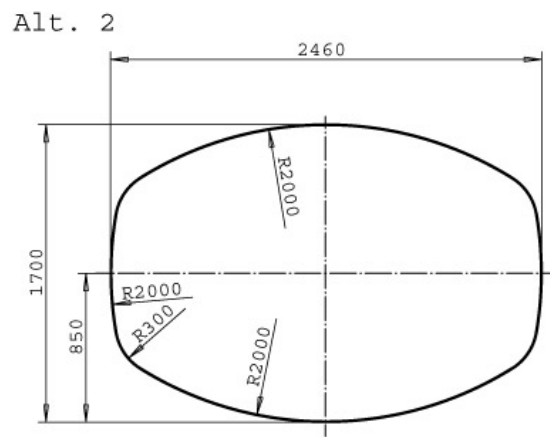
Elliptical shape in Finland  
Rmax=2000 mm  
3830 L/m



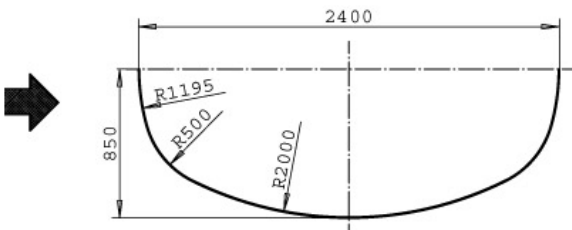
Differance



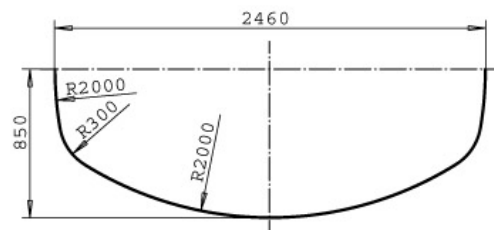
Elliptical shape in Germany



Elliptical shape in Finland  
Rmax=2000 mm



Elliptical shape in Germany  
Lower half of the tank



Elliptical shape in Finland  
Lower half of the tank  
Rmax=2000 mm

**TOP 10: Informelles Dokument INF.24 (Italien) – Beförderung von UN 1081 Tetrafluorethylen, stabilisiert**

33. Der italienische Antrag weist darauf hin, dass der Stoff UN 1081 zur Beförderung in UN-MEGC zugelassen ist. Durch die Tatsache, dass die neue TPED-Richtlinie für UN-MEGC keine Gültigkeit hat, besteht seitens Italiens der Wunsch, die Beförderung dieses Stoffes auch in MEGC nach Kapitel 6.8 zu erlauben. Dazu wird vorgeschlagen, in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 den Eintrag "(M)" aufzunehmen.
34. Diesem Antrag kann die Arbeitsgruppe nicht zustimmen, da
- es Unterschiede zwischen MEGC nach Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 gibt (keine geschweißten Elemente und keine Tanks bei UN-MEGC) und
  - die stofflichen Hintergründe für das Fehlen des Eintrags in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 für Tanks und MEGC nicht ausreichend bekannt sind.
35. Italien wird gebeten, diese Fragen mit einem offiziellen Antrag klären zu lassen.
-