

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-B/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/120/Add.1)

22. Oktober 2010

Original: Deutsch/Englisch

RID/ADR

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

Genf, 13. bis 17. September 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 • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 13. bis 14. September 2010 in Genf 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/2010/39 (ECFD)

OTIF/RID/RC/2010/43 (Deutschland)

OTIF/RID/RC/2010/49 (Italien)

INF.6 (Deutschland)

INF.10 (ECFD)

INF.22 (Deutschland, Österreich, CEFIC, UIP)

INF.27 (Belgien)

INF.29 (Schweden)

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

TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2010/39 und informelles Dokument INF.10 (ECFD) – Additivierungsanlagen an Tanks für UN 1202 Heizöl, leicht

5. Bei der letzten Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe wurde der ursprüngliche Antrag zu Additivierungsanlagen auf der Grundlage des Dokuments OTIF/RID/RC/2010/14 der ECFD beraten. Die auf der Basis der Fragestellungen bei der letzten Sitzung von ECFD vorgelegten Dokumente werden von der Arbeitsgruppe länger diskutiert. Nach Festlegung grundlegender Anforderungen wird ein neuer vorläufiger Textvorschlag erarbeitet, der dem Plenum vorgelegt wird.
6. Im Einzelnen werden folgende Feststellungen getroffen:
 - a) Nach Aussage der ECFD können alle Tankarten betroffen sein.
 - b) Eine Definition in Abschnitt 1.2.1 wird nicht befürwortet. Dies sollte innerhalb einer allgemeinen Sondervorschrift in Kapitel 3.3 geschehen, die den Stoffen UN 1202 und außerdem [UN 1203 und] UN 1223 zugeordnet wird.
 - c) Die Additivierungseinrichtung sollte als Teil der Ausrüstung von Tanks definiert werden. Diese Einrichtung wird damit in die Zulassung der Tanks integriert und unterliegt damit den erstmaligen und wiederkehrenden Prüfungen.
 - d) Die Aufnahme von Anforderungen in eine Sondervorschrift TE xy wird mehrheitlich nicht befürwortet, da zum Beispiel die Kennzeichnung nicht in einer TE-Sondervorschrift geregelt werden kann. Es wird vorgeschlagen, die Anforderungen in der oben erwähnten Sondervorschrift des Kapitels 3.3 zu regeln.
 - e) Der Additivvorratsbehälter kann in drei verschiedenen Varianten Bestandteil der Additivierungseinrichtung sein (a) mit dem Tankkörper fest verbunden, b) Teil des Tankkörpers und c) nicht mit dem Tankkörper verbunden).
7. Es wird ebenfalls diskutiert, ob das Additiv in nicht mit dem Tank verbundenen Vorratsbehältern unter eine Freistellungsregelung in Abschnitt 1.1.3 fallen kann.

8. Die Begrenzung des Fassungsraums und die maximale Anzahl der Behälter wird ohne endgültige Festlegung diskutiert, da für die im Antrag genannte Behältergröße und -anzahl (4×100 Liter) keine ausreichende Begründung gegeben ist.
9. Für bestehende Additivierungseinrichtungen nach nationalen Zulassungen soll eine Übergangsvorschrift geschaffen werden.
- 10 Das bisherige Ergebnis ist im nachfolgenden Entwurf enthalten:

Kapitel 3.2

Tabelle A

Bei den UN-Nummern 1202[, 1203] und 1223 in Spalte (6) die Sondervorschrift "xyz" einfügen.

Kapitel 3.3

Eine Sondervorschrift "xyz" mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"xyz"

Eine Additivierungsanlage ist eine Anlage für die Abgabe von Additiven der UN-Nummern 1202, 1993 und 3082 während der Entleerung in das Entleerungssystem von Tanks. Die Additivierungsanlage ist fest mit dem Entleerungssystem verbunden und besteht aus einem Vorratsbehälter, Dosiereinrichtungen und Verbindungsleitungen. Sie ist Bestandteil der Tankausrüstung und unterliegt der Tankzulassung, der erstmaligen Prüfung sowie den wiederkehrenden Prüfungen, Zwischenprüfungen und außerordentlichen Prüfungen.

Der Vorratsbehälter ist entweder

- a) fest mit der Außenseite des Tanks verbunden oder
- b) ein Bestandteil des Tanks oder
- c) vom Tank getrennt.

Der Fassungsraum des Vorratsbehälters darf nicht größer sein als [100 Liter].

Der Vorratsbehälter muss so auf dem Tank angeordnet werden, dass er gegen Beschädigungen während der Beförderung geschützt ist.

Die Mindestwanddicke der Vorratsbehälter muss [im Falle des Absatzes a) oder b)] bei rostfreien austenitischen Stählen 2,5 mm, bei anderen Stählen 3 mm und bei Aluminiumlegierungen 4 mm betragen [oder Verweis auf Kapitel 6.8]. [Die Seiten des Behälters müssen keine Radien oder konvexe Formen aufweisen.]

Der Behälter muss [im Falle des Absatzes a) oder b)] vor der Inbetriebnahme und bei jeder wiederkehrenden Prüfung und Zwischenprüfung des Tanks geprüft werden. [Im Falle des Absatzes c) ...].

Der Prüfdruck muss mindestens 0,3 bar betragen.

Die in das Entleerungssystem führende Leitung muss durch ein Rückschlagventil gegen Rückfluss des Tankinhalts in die Additivierungsanlage geschützt sein."

11. Die technischen Details sollen bei der nächsten Sitzung weiter beraten werden. Die Gemeinsame Tagung wird um Bestätigung der Vorgehensweise und die Mitglieder der Tank-Arbeitsgruppe um Kommentare gebeten. ECFD wird gebeten, auf dieser Basis einen neuen Wortvorschlag einzureichen.

TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2010/43 und informelles Dokument INF.6 (Deutschland) sowie informelles Dokument INF.27 (Belgien) – Abschnitt 1.6.3: Überprüfung der Übergangsvorschriften

12. Die Arbeitsgruppe stimmt dem im Dokument OTIF/RID/RC/2010/43 enthaltenen Antrag zu, der eine Überprüfung der bestehenden Übergangsvorschriften vorsieht. Dies gilt insbesondere für die in Absatz 7a) bis c) des Antrags genannten Grundsätze:
- Alle Tanks müssen die jeweils aktuell geltenden Vorschriften des RID/ADR erfüllen.
 - Ausnahmen hierzu bestehen nur, wenn dies durch Übergangsvorschriften ausdrücklich festgelegt ist. Diese Übergangsvorschriften müssen so formuliert sein, dass klar aus ihnen hervorgeht, von welchen Vorschriften jeweils abgewichen werden darf.
 - Später neu in das RID/ADR aufgenommene Vorschriften gelten auch für Tanks, die diesen Übergangsvorschriften unterliegen, sofern dies nicht durch besondere Übergangsvorschriften eingeschränkt wird (diese Vorgehensweise wurde bei den Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung in den letzten Jahren bereits berücksichtigt).
13. Der Grundsatz in Absatz 7d) des Dokuments OTIF/RID/RC/2010/43 betreffend die Streichung von Übergangsvorschriften wird diskutiert und soll im Laufe der Überarbeitung gesondert geprüft werden. Die Streichung von Übergangsvorschriften ist problematisch, weil die Gründe der erlaubten Abweichungen von den Vorschriften dann später nicht mehr nachvollziehbar sind.
14. Die Tank-Arbeitsgruppe ist einstimmig der Meinung, dass eine Überarbeitung der Übergangsvorschriften in der Gemeinsamen Tagung durchgeführt werden sollte.
15. Entsprechend der Bitte in Absatz 8 des Dokuments OTIF/RID/RC/2010/43 nimmt die Arbeitsgruppe dann auf der Basis der informellen Dokumente INF.6 (Deutschland) und INF.27 (Belgien) eine Überprüfung der einzelnen Übergangsvorschriften vor.
16. Es handelt sich dabei teilweise um Übergangsvorschriften, für die keine neuen oder nur vorläufige Texte existieren. Diese sollen durch die Mitglieder der Tank-Arbeitsgruppe bis zur nächsten Sitzung erarbeitet oder noch einmal geprüft werden. Dazu wird ein Austausch über E-Mail angeregt. Die Tank-Arbeitsgruppe benötigt für diese Arbeit die jeweiligen Notifizierungstexte der früheren RID- und ADR-Tankvorschriften, d.h. die beschlossenen Änderungen. Die Sekretariate werden gebeten, die Arbeitsgruppe hierbei zu unterstützen.
17. Nachfolgend ist das Ergebnis dieser vorläufigen Überprüfung wiedergegeben. Es ist zu berücksichtigen, dass die Tankcontainer (noch) nicht eingeschlossen sind.

1.6.3.1 RID/ADR Text streichen.

1.6.3.2 RID/ADR Text streichen.

1.6.3.3 RID/ADR Neuer Text durch Kombination der Texte der Unterabschnitte 1.6.3.1, 1.6.3.2 und 1.6.3.3.

- 1.6.3.4 RID** Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 1988 gemäß den bis zum 31. Dezember 1987 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 1988 geltenden Vorschriften entsprechen, dürfen weiterverwendet werden. Dies gilt auch für Kesselwagen, die nicht mit der ab 1. Januar 1988 vorgeschriebenen Angabe des Tankwerkstoffes gemäß Anhang XI Absatz 1.6.1 (neu: Absatz 6.8.2.5.1) gekennzeichnet sind.
- [Hintergrund:
Anhang XI Absatz 1.6.1: Tankwerkstoff und gegebenenfalls Werkstoff der Schutzauskleidung.
Übernommen in Absatz 6.8.2.5.1: Werkstoff des Tankkörpers und Verweis auf Werkstoffnormen, soweit vorhanden, und gegebenenfalls Werkstoff der Schutzauskleidung.]
- 1.6.3.4 ADR**
- a) Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge, die vor dem 1. Mai 1985 nach den Vorschriften des ADR, die zwischen dem 1. Oktober 1978 und dem 30. April 1985 in Kraft waren, gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Mai 1985 geltenden Vorschriften [Text der Änderung] entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.
 - b) Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Mai 1985 und dem Inkrafttreten der ab 1. Januar 1988 anzuwendenden Vorschriften [Text der Änderung] gebaut wurden und die diesen nicht entsprechen, jedoch nach den Vorschriften des ADR gebaut wurden, die bis zu diesem Zeitpunkt in Kraft waren, dürfen weiterverwendet werden.
- 1.6.3.5 RID/ADR** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 gemäß den bis zum 31. Dezember 1992 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 1993 geltenden Vorschriften [Text der Änderung] entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.
- 1.6.3.6 RID** Text des OTIF-Sekretariats erforderlich.
- 1.6.3.6 ADR** Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1990 gebaut wurden, dürfen weiterverwendet werden, vorausgesetzt, sie entsprechen den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.20 betreffend die Wanddicke und den Schutz gegen Beschädigung.
- Folgeänderung: Der Absatz 6.8.2.1.20 erhält am Anfang folgenden Wortlaut: "Ein Schutz im Sinne des Absatzes 6.8.2.1.19 ist gegeben, ...".
- 1.6.3.7 RID** Text des OTIF-Sekretariats erforderlich.
- 1.6.3.7 ADR** Text des UNECE-Sekretariats erforderlich.
- 1.6.3.8 RID/ADR** Den ersten Absatz streichen.
Zweiter Absatz? Zukünftig noch gültig?
- 1.6.3.9 und
1.6.3.10** (bleibt offen)

- 1.6.3.11 RID/ADR Text der Sekretariate erforderlich.
- 1.6.3.12 RID (gestrichen)
- 1.6.3.13 (bleibt offen)
- 1.6.3.14 RID Weiterhin erforderlich. Text des OTIF-Sekretariats erforderlich.
- 1.6.3.15 RID/ADR Text unverändert beibehalten.
- 1.6.3.16 RID/ADR Text unverändert beibehalten.
- 1.6.3.17 RID/ADR Text unverändert beibehalten.
- 1.6.3.18 RID
- 1.6.3.18 ADR Neuen Text unverändert beibehalten.

18. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, der vorgenannten Vorgehensweise zuzustimmen.

TOP 3: Informelles Dokument INF.29 (Schweden) – Gemäß Absatz 6.8.2.1.20 oder Norm EN 13094:2008 zugelassene Maßnahmen

- 19. Nach Vorstellung des Dokuments und Erläuterung der Hintergründe diskutiert die Tank-Arbeitsgruppe die Notwendigkeit einer Textänderung in Absatz 6.8.2.1.20.
- 20. Zur Klarstellung wird die aktuelle Rechtslage dargestellt und bestätigt. Danach müssen Tanks entsprechend den Festlegungen in Absatz 6.8.2.1.4 nach Normen, die in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführt sind, oder einem technischen Regelwerk entsprechend Unterabschnitt 6.8.2.7 ausgelegt und gebaut sein. Da für den Fall der Wanddickenreduzierung Regelungen in der anzuwendenden Tanknorm EN 13094 existieren, sind nach Meinung der Tank-Arbeitsgruppe diese Regelungen anzuwenden. Ausnahmen hiervon sind ausschließlich über ein technisches Regelwerk entsprechend den Regelungen in Unterabschnitt 6.8.2.7 erlaubt.
- 21. Die Mehrheit der Gruppe sieht keinen unmittelbaren Änderungsbedarf hinsichtlich des Absatzes 6.8.2.1.20. Schweden wird gebeten, bei weiterem Klarstellungsbedarf einen entsprechenden Antrag einzureichen.

TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2010/49 (Italien) – Beförderung von UN 1081 Tetrafluorethylen, stabilisiert

22. Dieser Tagesordnungspunkt kann nicht behandelt werden und wird auf die nächste Sitzung verschoben.

TOP 5: Informelles Dokument INF.22 (Deutschland, Österreich, CEFIC, UIP) – Beförderung von Entschwefelungsmitteln auf Basis von UN 1402 Calciumcarbid

23. Der Stoff UN 1402 Calciumcarbid wird zurzeit in mehreren Staaten in loser Schüttung in Silo-Tanks befördert. Vor der Umstrukturierung des RID/ADR gab es für UN 1402 Calciumcarbid nur einen Eintrag in der Randnummer (2)471 Ziffer 17 b), ein Eintrag für die Verpackungsgruppe I (damals Ziffer 17 a)) bestand nicht. Das Gefahrgut durfte nach Anhang XI Absatz 4.1.7 und Anhang X Absatz 4.1.5 (RID)/Randnummern 211410 g) und 212410 g) (ADR) und Randnummer (2)486 (1) in Kesselwagen/Tankfahrzeugen und Tankcontainern und in loser Schüttung befördert werden.

24. Mit der Umstrukturierung des RID/ADR wurden für UN 1402 Calciumcarbid zwei Eintragungen (Verpackungsgruppen I und II) in Kapitel 3.2 Tabelle A aufgenommen. Für die Verpackungsgruppe II ist weiterhin die Beförderung in loser Schüttung und in Tanks mit der Tankcodierung "SGAN" zugelassen, die Verpackungsgruppe I ist nur zur Beförderung in ortsbeweglichen Tanks (Tankanweisung T 9) zugelassen.
25. Heute ist jedoch festzustellen, dass Calciumcarbid die Kriterien des Absatzes 2.2.43.1.8 a) RID/ADR für die Zuordnung zur Verpackungsgruppe I erfüllt. Damit sind diese Beförderungen in den vorhandenen Tanks und in loser Schüttung und damit die aktuelle Versorgung der Stahlindustrie mit Calciumcarbid nicht mehr möglich.
26. Ein zusätzliches Problem ist die Tatsache, dass für UN 1402 Verpackungsgruppe I in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 keine Tankcodierung angegeben ist und die für ortsbewegliche Tanks angegebene Tankanweisung T 9 wegen der vorgeschriebenen Obenentleerung nicht geeignet ist. Darüber hinaus ist im rationalisierten Ansatz in Absatz 4.3.4.1.2 für feste Stoffe der Klasse 4.3 und des Klassifizierungscode W 2 keine Tankcodierung vorhanden.
27. Eine kurzfristige Lösung des Problems ist deshalb nur durch den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung möglich. Dies wird von Deutschland, Österreich, CEFIC und UIP vorgeschlagen.
28. Einige Mitglieder der Tank-Arbeitsgruppe weisen darauf hin, dass es Stoffe der Klasse 4.3 und des Klassifizierungscode W 2 gibt, denen die Tankcodierung S10AN mit den Sondervorschriften TU 4, TU 14, TU 22, TU 38 (nur Kesselwagen), TE 21, TE 22 (nur Kesselwagen), und TM 2 zugewiesen wurde (z.B. UN 2813 und UN 3395).
29. Die Tank-Arbeitsgruppe diskutiert darauf hin den Vorschlag für die zukünftige Rechtsfortentwicklung. Der Grund für das Fehlen einer Tankcodierung für UN 1402 VG I ist nicht bekannt. Die vorgeschlagene Tankcodierung S4AN und die Einstufung als (+)-Stoff wird von den anwesenden CEFIC-Vertretern hinsichtlich des abweichenden Berechnungsdrucks mit den Besonderheiten des Stoffes begründet (z.B. die Bildung von Acetylen).
30. Die Tank-Arbeitsgruppe kann der vorgeschlagenen Tankcodierung und der Einstufung als (+)-Stoff wegen fehlender Hintergrundinformationen über den Stoff nicht zustimmen und bittet darum, einen offiziellen Antrag mit entsprechender Begründung einzureichen.
31. Hinsichtlich des vorliegenden Textvorschlags für eine multilaterale Sondervereinbarung wird übereinstimmend festgestellt, dass die dort enthaltenen Anforderungen und Bedingungen im Wesentlichen denen entsprechen, die für Stoffe der Verpackungsgruppe I dieser Klasse vorgesehen sind. Insofern kann dem Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung auch vor dem Hintergrund einschlägiger Erfahrungen und nicht bekannt gewordener Zwischenfälle zugestimmt werden.
