



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**OTIF/RID/RC/2017-A/Add.1**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146/Add.1)

16. Mai 2017

Original: Englisch

**RID/ADR/ADN**

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

**Bern, 13. bis 17. März 2017**

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

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/, gefolgt von der Jahreszahl und einer laufenden Nummer, erwähnten Dokumente werden, sofern nichts anderes angegeben ist, von der UNECE unter der Dokumentenbezeichnung ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, gefolgt von der Jahreszahl und derselben laufenden Nummer, herausgegeben.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe hat vom 13. bis 15. März 2017 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Balle (Vereinigtes Königreich) und mit Herrn Kees de Putter (Niederlande) als Sekretär getagt. Die relevanten Dokumente waren dem Plenum unterbreitet und zur Prüfung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 25 Experten aus 12 Staaten und 6 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, behandelt die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente:

*Dokumente:*

- OTIF/RID/RC/2017/3 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2017/13 (EIGA)
- OTIF/RID/RC/2016/17 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/18 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/19 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/20 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2016/21 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2016/22 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2016-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 (Sekretariat)

*Informelle Dokumente:*

- INF.6 (UIP)
- INF.7 (Vereinigtes Königreich)
- INF.8 (ECFD)
- INF.11 (Belgien)
- INF.12 (Vereinigtes Königreich)
- INF.13 (Vereinigtes Königreich)
- INF.25 (Vereinigtes Königreich)
- INF.27 (Deutschland)

**TOP 1: OTIF/RID/RC/2017/3 (Deutschland) – Aufnahme der Begriffsbestimmung "Durchmesser des Tankkörpers"**

3. Mit seinem Antrag will Deutschland klarstellen, dass mit "Durchmesser des Tankkörpers" der innere Durchmesser gemeint ist. Hierzu wird eine Begriffsbestimmung vorgeschlagen.
4. Bei der vorherigen Tagung hatte sich die Arbeitsgruppe darauf geeinigt, dass diese Interpretation für Kapitel 6.8 zutrifft. Einige Experten weisen darauf hin, dass die Begriffsbestimmung auch Kapitel 6.7 betreffe. Obwohl Konsens darüber besteht, dass die Bedeutung in Kapitel 6.7 dieselbe sein sollte, stellt sich die Frage, ob die Gemeinsame Tagung hier überhaupt entscheidungsbefugt ist. Es fällt der Hinweis, dass die Frage besser dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Kenntnis gebracht werden sollte.
5. Die vorgeschlagene Begriffsbestimmung wird geändert, um allen Situationen, in denen dieser Begriff in den Kapiteln 6.7 und 6.8 verwendet wird, besser gerecht zu werden. Hinzu kommt eine Erklärung, dass die Begriffsbestimmung nur für Tankkörper gilt, um nicht an anderen Stellen, an denen der Ausdruck mit einer anderen Bedeutung verwendet wird (z. B. bei Gegenständen mit Explosivstoff), einen Widerspruch zu erzeugen.

**Antrag 1:****1.2.1** Folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

**"Durchmesser** (für *Tankkörper* von *Tanks*): Der innere Durchmesser des *Tankkörpers*."

**TOP 2: OTIF/RID/RC/2017/13 (EIGA) – Absatz 6.8.3.2.9: Ausrüstungsteile – Druckentlastungsventile**

6. Das Dokument des EIGA ist eine Weiterentwicklung des Antrags zum Schutz von Sicherheitsventilen gegen das Eindringen von Wasser im Dokument OTIF/RID/RC/2016/26 der Herbsttagung 2016. Hauptziel ist es, Sicherheitsventile von Kryo-Tanks von der Anforderung eines Schutzes gegen das Eindringen von Wasser, wenn möglich, freizustellen. Zu dem bereits genehmigten Wortlaut für Absatz 6.8.3.2.9 und der sich daraus ergebenden Übergangsvorschrift werden zusätzliche Änderungen vorgeschlagen.
7. Es wird beschlossen, dass die vorgeschlagene Bemerkung nicht erforderlich ist, da Absatz 6.8.3.2.9 Tanks für verdichtete, verflüssigte oder gelöste Gase betrifft. Sicherheitsventile für Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase werden in Absatz 6.8.3.2.11 behandelt. Die Arbeitsgruppe hat den Eindruck, als könnte der bei der Herbsttagung 2016 beschlossene Wortlaut des letzten Unterabsatzes in Absatz 6.8.3.2.9 klarer sein. Eine weitere Änderung wird vorgenommen, um in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 das Ziel zu beschreiben und nicht eine Maßnahme (Kappe) vorzuschreiben. Der Übergangszeitraum wird für zu kurz gehalten, um der Industrie die Möglichkeit einzuräumen, bestehende Ausrüstungen zu ändern. Es wird beschlossen, dass die neue Anforderung ab der ersten nach dem 1. Januar 2021 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung erfüllt werden sollte.

**Antrag 2:**

**6.8.3.2.9** Die Änderungsanweisung im Dokument OTIF/RID/RC/2016-B erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.3.2.9** Am Ende folgenden neuen Unterabsatz hinzufügen:

"Sicherheitsventile müssen so ausgelegt oder geschützt sein, dass das Eindringen von Wasser oder von Fremdstoffen, die ihre ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigen können, verhindert wird. Der Schutz darf die Leistungsfähigkeit des Ventils nicht beeinträchtigen."

**Antrag 3:**

**1.6.3.47** Die Änderungsanweisung im Dokument OTIF/RID/RC/2016-B erhält folgenden Wortlaut:

**1.6.3.47** erhält folgenden Wortlaut:

**"1.6.3.47** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gebaut wurden und mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind, die den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften, nicht jedoch den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des letzten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.3.2.9, letzter Unterabsatz in Bezug auf ihre Auslegung oder ihren Schutz entsprechen, dürfen bis zur nächsten nach dem 1. Januar 2021 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung weiterverwendet werden."

**1.6.4.49** Die Änderungsanweisung im Dokument OTIF/RID/RC/2016-B erhält folgenden Wortlaut:

**1.6.4.49** erhält folgenden Wortlaut:

**"1.6.4.49** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gebaut wurden und mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind, die den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften, nicht jedoch den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des letzten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.3.2.9, letzter Unterabsatz in Bezug auf ihre Auslegung oder ihren Schutz entsprechen, dürfen bis zur nächsten nach dem 1. Januar 2021 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung weiterverwendet werden."

**TOP 3: OTIF/RID/RC/2016/17 (Niederlande) – Berstdruck von Berstscheiben gemäß Absatz 6.8.2.2.10**

8. Das Dokument enthält Antworten auf die bei der Herbsttagung 2016 gestellten Fragen zu diesem Thema sowie Änderungsvorschläge, in denen diese Antworten berücksichtigt wurden. Es wird bestätigt, dass für die Beförderung von Gasen luftdicht verschlossene Tanks mit Sicherheitsventilen und vorgeschalteten Berstscheiben vorgesehen waren und dass bei einer Änderung der Begriffsbestimmung von "luftdicht verschlossen" in der Vergangenheit die Anwendung auf Gastanks übersehen wurde. Es wird ebenfalls erwähnt, dass für verdichtete, verflüssigte oder gelöste Gase ein Berstdruck von 10 % über dem Ansprechdruck der Sicherheitsventile zu einem höheren Druck als dem Prüfdruck führen kann.
9. Es wird diskutiert, inwiefern dies mit giftigen Gasen befüllte Batterie-Fahrzeuge und MEGC betrifft. Die Schlussfolgerung ist, dass in den Fällen, in denen ein Sicherheitsventil angebracht ist, diesem gemäß Absatz 6.8.3.2.26 eine Berstscheibe vorgeschaltet sein sollte. Das für nicht giftige Gase angeführte Beispiel, bei dem nur eine Berstscheibe angebracht ist, würde zu einem "N" an der vierten Stelle der Tankcodierung führen. EIGA möchte die Situation in Bezug auf nur mit Berstscheiben ausgerüstete Batterie-Fahrzeuge klären.
10. Ebenfalls diskutiert wird die Senkung des Berstdrucks in Abhängigkeit von der Temperatur. Ein Berstdruck von 10 % über dem Ansprechdruck des Sicherheitsventils bei 15 °C könnte bei hohen Temperaturen zu einem unter dem Ansprechdruck des Sicherheitsventils liegenden Berstdruck führen. Es wird erklärt, dass obwohl in Abschnitt 6.7.2 der Wert von 10 % verwendet wird, dies mit einem höheren Ansprechdruck des Sicherheitsventils in Abhängigkeit vom höchstzulässigen Betriebsdruck zusammenhängt, der die Abnahme des Berstdrucks bei höheren Temperaturen teilweise ausgleicht. Für Tanks gemäß Kapitel 6.8 wird ein Berstdruck, der dem 0,9- bis 1,0-fachen des Prüfdrucks bei 15 °C entspricht, als geeigneter angesehen. Es wird beschlossen, den neuen Wert für eine spätere Bestätigung in eckige Klammern zu setzen.
11. In Bezug auf die Verwendung des Wortes "Stoffe" in Verbindung mit "flüssig" und "fest" in der Begriffsbestimmung von "luftdicht verschlossener Tank" wird beschlossen, dass dies nicht geändert werden sollte, da diese Terminologie in der derzeitigen Begriffsbestimmung verwendet wird.

**Antrag 4:**

**1.2.1** Die Begriffsbestimmung von "**luftdicht verschlossener Tank**" erhält folgenden Wortlaut:

**"Luftdicht verschlossener Tank:** Ein Tank, der

- nicht mit *Sicherheitsventilen*, Berstscheiben, ähnlichen Sicherheitseinrichtungen oder *Vakuumventilen* <(nur RID:) oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*> ausgerüstet ist oder
- mit *Sicherheitsventilen*, denen gemäß Absatz 6.8.2.2.10 eine Berstscheibe vorgeschaltet ist, nicht jedoch mit *Vakuumventilen* <(nur RID:) oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*> ausgerüstet ist.

Ein Tank für die *Beförderung flüssiger Stoffe* mit einem Berechnungsdruck von mindestens 4 bar oder für die *Beförderung fester (pulverförmiger oder körniger) Stoffe* ungeachtet seines *Berechnungsdrucks* gilt ebenfalls als luftdicht verschlossen, wenn er

- mit *Sicherheitsventilen*, denen gemäß Absatz 6.8.2.2.10 eine Berstscheibe vorgeschaltet ist, und mit *Vakuumventilen* <(nur RID:) oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*> ausgerüstet ist, die dem Absatz 6.8.2.2.3 entsprechen, oder
- nicht mit *Sicherheitsventilen*, Berstscheiben oder ähnlichen Sicherheitseinrichtungen, jedoch mit *Vakuumventilen* <(nur RID:) oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*> ausgerüstet ist, die dem Absatz 6.8.2.2.3 entsprechen."

**Antrag 5:**

**6.8.2.2.10** Der erste Satz des zweiten Unterabsatzes erhält folgenden Wortlaut:

"Die Berstscheibe muss bei einem Nenndruck[, der dem 0,9- bis 1,0-fachen des Prüfdrucks entspricht,] bersten, ausgenommen bei Tanks zur Beförderung verdichteter, verflüssigter oder gelöster Gase, bei denen die Anordnung der Berstscheibe und des Sicherheitsventils den Anforderungen der zuständigen Behörde entsprechen muss."

Im zweiten Satz des zweiten Unterabsatzes streichen:

",, durch die das Sicherheitssystem funktionsunfähig werden kann,".

**Antrag 6:**

**1.6.3** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.3.49** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.10 betreffend den Nenndruck der Berstscheibe entsprechen, dürfen [bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung] weiterverwendet werden."

**1.6.4** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.4.51** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.10 betreffend den Nenndruck der Berst-

scheibe entsprechen, dürfen [bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung] weiterverwendet werden.

**TOP 4: OTIF/RID/RC/2017/18 (Niederlande) – Aufnahme von Vorschriften für Flammensperren an Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen**

12. Auf der Grundlage von Dokument OTIF/RID/RC/2016/20 des CEN ist bei der Herbsttagung entschieden worden, nicht auf die Norm EN 16522 zu verweisen, sondern stattdessen in Absatz 6.8.2.2.3 die anwendbaren Abschnitte der Norm EN ISO 16852 direkt in Bezug zu nehmen. Obwohl bei der Herbsttagung bereits eine Tabelle und Formulierungsvorschläge vorgelegen hatten, zog man es vor, dies bei einer zukünftigen Tagung als offiziellen Antrag zu behandeln.
13. Da einige Experten bei der Herbsttagung 2016 nicht anwesend waren, werden die Hintergründe und Erwägungen zum Verzicht auf die Inbezugnahme der Norm EN 16522 wiederholt. Es wird zu bedenken gegeben, dass, solange die Norm EN 16522 noch verfügbar ist, Unklarheiten darüber entstehen könnten, was anzuwenden ist. Es wird auch darauf hingewiesen, dass der Verweis auf die Norm EN ISO 16852 zwar eine Kopie des Inhalts der Norm EN 16522 darstellt, die Norm EN 16852 jedoch 2016 geändert wurde, was berücksichtigt werden müsste. Da zunächst der Inhalt geprüft werden sollte, bleibt das ursprüngliche Datum in eckigen Klammern.
14. Die Arbeiten des ADN-Sicherheitsausschusses zu Flammensperren werden erwähnt. Da es sich jedoch um eine ausschließlich auf Flammensperren an Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen beschränkte Anwendung handelt, die zumeist an Tanks zur Beförderung flüssiger Brennstoffe verwendet wird, ist man der Ansicht, dass Inbezugnahmen der anwendbaren Abschnitte der Norm EN ISO 16852 keine Probleme verursachen sollten.
15. Obwohl Flammensieb und Flammensperre unter den in der Norm EN ISO 16852 verwendeten Begriff der Flammendurchschlagsicherung fallen können, welche den Durchfluss ermöglicht und gegen den Durchschlag von Flammen schützt, wird entschieden, den Begriff des Flammensiebs beizubehalten, da es sich um einen weit verbreiteten Begriff handelt.

**Antrag 7:**

**6.8.2.2.3** Einen neuen vorletzten/letzten Unterabsatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Flammensperren für Überdruck- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen müssen für die von den beförderten Stoffen abgegebenen Dämpfe geeignet sind (experimentell ermittelte höchste sichere Spaltweite (MESG), Temperaturbereich und Anwendung). Sie müssen für die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Situationen auf der Grundlage der Vorschriften und Prüfungen der Norm EN ISO 16852:[2010] zugelassen sein:

Anwendung/Anbringung	Prüfvorschriften
direkte Verbindung mit der Atmosphäre	EN ISO 16852:[2010], 7.3.2.1
Verbindung mit dem Rohrleitungssystem	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.2 (gilt für Kombinationen von Ventilen/Flammensperren, sofern diese zusammen geprüft werden)
	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.3 (gilt für Flammensperren, die unabhängig von den Ventilen geprüft werden)

"

**Antrag 8:**

**1.6.3** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.3.50** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften des letzten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3 gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 für Flammensperren an Überdruck- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

**1.6.4** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.4.52** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften des letzten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3 gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 für Flammensperren an Überdruck- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

**TOP 5: OTIF/RID/RC/2017/19 (Niederlande) – Änderung des Absatzes 6.8.2.1.23**

16. Das Dokument enthält zwei voneinander unabhängige Änderungsanträge zu Absatz 6.8.2.1.23 sowie eine Übergangsvorschrift, die es ermöglichen soll, bestehende Tanks weiterzuverwenden.
17. Mit dem ersten Antrag soll Absatz 6.8.2.1.23 dahingehend geändert werden, dass Überlappungsverbindungen durch andere zerstörungsfreie Prüfungen als Durchstrahlung oder Ultraschall geprüft werden dürfen. Grund hierfür ist, dass die Ergebnisse schwer zu interpretieren sind. Ausgehend von Erfahrungen mit bestehenden Tankbaumustern ist man der Ansicht, dass dies auf die Befestigung der Tankböden mit dem zylindrischen Teil des Tankkörpers beschränkt sein sollte. Da es sich dabei um eine für die Bodenentleerung typische Bauweise handelt, wird eine Fußnote als bestmögliche Lösung für den Umgang mit dieser Ausnahme angesehen.

**Antrag 9:**

**6.8.2.1.23** Im letzten Satz des ersten Unterabsatzes nach "Ultraschall" einen Verweis auf eine Fußnote \*) mit folgendem Wortlaut einfügen:

\*) Überlappungsverbindungen, die für die Verbindung des Tankbodens mit dem zylindrischen Teil des Tankkörpers verwendet werden, dürfen unter Verwendung alternativer Methoden anstelle von Durchstrahlung oder Ultraschall geprüft werden."

18. Mit dem zweiten Vorschlag sollen spezifische Bereiche festgelegt werden, die zu prüfen sind, wenn die Tankböden aus zwei oder mehreren zusammengeschweißten Platten bestehen, bevor sie zum Tankboden geformt werden. Im sogenannten Kantenbereich des Bodens können während der Formung des Bodens Risse entstehen. Die Prüfung des zylindrischen Teils des Tankbodens wird in diesen Fällen gestrichen, da dieser bereits im Zusammenhang mit der Prüfung der "T"-Verbindungen, die den Tankboden mit dem zylindrischen Teil des Tankkörpers verbinden, zu prüfen ist. Während der Diskussion werden geringfügige redaktionelle Änderungen vorgenommen, um den Wortlaut von  $\lambda = 0,8$  und  $\lambda = 0,9$  miteinander in Einklang zu bringen.

**Antrag 10:**

**6.8.2.1.23** Der zweite Satz unter " $\lambda = 0,8$ " erhält folgenden Wortlaut:

"Die zerstörungsfreien Prüfungen müssen alle «T»-Verbindungen, alle eingefügten Stoßstellen zur Vermeidung sich überschneidender Schweißnähte und alle Schweißnähte im Kantenbereich der Tankböden umfassen."

**Antrag 11:**

**6.8.2.1.23** Der zweite Satz unter " $\lambda = 0,9$ " erhält folgenden Wortlaut:

"Die zerstörungsfreien Prüfungen müssen alle Verbindungen, alle eingefügten Stoßstellen zur Vermeidung sich überschneidender Schweißnähte, alle Schweißnähte im Kantenbereich der Tankböden und alle Schweißnähte für die Montage von Ausrüstungsteilen mit größeren Durchmessern umfassen."

**Antrag 12:**

**1.6.3** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.3.51** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.23 betreffend die Prüfung der Schweißnähte im Kantenbereich der Tankböden entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

**1.6.4** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.4.53** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.23 betreffend die Prüfung der Schweißnähte im Kantenbereich der Tankböden entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

**TOP 6: OTIF/RID/RC/2017/20 (Frankreich) – Tanks mit einem konkaven Abschnitt – Interpretation des Absatzes 6.8.2.1.18 und informelles Dokument INF.8 (ECFD)**

19. Frankreich stellt in seinem Dokument die Frage, ob ein kreisrunder Tank, bei dem ein Teil ausgeschnitten wurde, den Vorschriften entspricht. Die ECFD kommentiert die von Frankreich angesprochenen Punkte in ihrem informellen Dokument INF.8.
20. Nach einem Meinungsaustausch unter den Experten wird festgestellt, dass mehrere Interpretationen möglich sind. Einer Interpretation zufolge ist der Tank kreisrund, bei dem nur im unteren Teil ein Stück entfernt wurde. Einer anderen Interpretation zufolge hat sich durch den ausgeschnittenen Teil die Tankform verändert, weshalb die Fußnote 2 zu Absatz 6.8.2.1.18, einschließlich der Anforderung, dass die Tankwände konvex sein müssen, Anwendung findet. Trotz dieser unterschiedlichen Auslegungen hält die Arbeitsgruppe diese Tanks für sicher. Ihre Verwendung unter dem ADR sollte daher zugelassen werden.
21. Es wird auch darauf hingewiesen, dass kreisrunde, kofferförmige und elliptische Querschnitte als Beispiele anzusehen sind und dass die Vorschriften die technische Entwicklung nicht behindern sollten. Dieses spezifische Baumuster existiert bereits seit 1989, und bei den rund 2000 in Betrieb genommenen Einheiten sind keine Probleme mit dem Tankkörper bekannt.

22. Man einigt sich darauf, dass die Vorschriften geändert werden müssen, um andere Baumuster zuzulassen und unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bietet an, einen Vorschlag für einen ersten Meinungsaustausch vorzubereiten. Dieser Meinungsaustausch könnte zunächst innerhalb der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks erfolgen, die im Juni tagt, und danach in der Tank-Arbeitsgruppe bei der Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung weitergeführt werden. In der Zwischenzeit wird die für die Norm EN 13094 zuständige CEN-Arbeitsgruppe aufgefordert, die Arbeiten am Überarbeitungsentwurf der Norm abzuschließen.

**TOP 7: OTIF/RID/RC/2017/21 (Frankreich) – Aufsetztanks – Tankcontainer; Interpretation der Begriffsbestimmungen**

23. Frankreich stellt die Frage, ob der Tank auf einem Straßentankfahrzeug, das im Dokument abgebildet ist, als Tankcontainer oder als Aufsetztank angesehen werden sollte. Einige Experten sind der Ansicht, dass es sich aufgrund der Eckbeschläge nur um einen Tankcontainer handeln könne, andere sehen aufgrund der einklappbaren Füße und des Kastens, der sich über die Eckbeschläge hinaus erstreckt, nur die Möglichkeit eines Aufsetztanks und wiederum andere sind der Ansicht, dass die Beantwortung dieser Frage aufgrund fehlender Baumusterinformationen nicht möglich sei.
24. Es wird die Frage gestellt, ob ein Tankcontainer ausschließlich für den Straßenverkehr zugelassen werden kann. Da in der Begriffsbestimmung für Container in Abschnitt 1.2.1 ein oder mehrere Verkehrsträger erwähnt sind, wird dies für möglich gehalten.
25. Durch die unterschiedlichen Meinungen der Experten erscheint eine zukünftige Überprüfung der Begriffsbestimmungen von Aufsetztank und Tankcontainer gerechtfertigt, wobei berücksichtigt werden muss, dass einige dieser Begriffsbestimmungen multimodal sind.

**TOP 8: OTIF/RID/RC/2017/22 (Vereinigtes Königreich) – Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks und informelle Dokumente INF.12 und INF.13 (Vereinigtes Königreich)**

26. Das Vereinigte Königreich bittet die Gemeinsame Tagung im Namen der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks um die Billigung der von der Arbeitsgruppe entwickelten grundlegenden Prinzipien und um die Genehmigung, ihre Arbeiten fortzusetzen.
27. Grundlegendes Prinzip ist, dass eine von einer Vertragspartei ausgestellte Baumusterzulassung von allen anderen Vertragsparteien anerkannt werden muss. Bei in Übereinstimmung mit diesem Baumuster gebauten Tanks findet die erstmalige Prüfung in dem Land statt, in dem der Tank für den Verkehr zugelassen werden soll, oder, sofern die zuständige Behörde des Landes, in dem der Tank für den Verkehr zugelassen werden soll, dem zustimmt, alternativ im Herstellungsland. Das Land, in dem der Tank für den Verkehr zugelassen werden soll, nimmt eine "Inbetriebnahmeprüfung" vor, sofern nicht schon die erstmalige Prüfung von diesem Land durchgeführt worden ist. Da mit der Baumusterzulassung übereinstimmende Tanks in verschiedenen Vertragsparteien zum Verkehr zugelassen werden, wird erwartet, dass durch Gegenkontrollen die Harmonisierung verbessert wird und eine Form der konstanten Marktüberwachung entsteht. Die Prüfstellen müssen von den Vertragsparteien in Übereinstimmung mit gemeinsamen Anforderungen ernannt werden und den Sekretariaten der UNECE/OTIF gemeldet werden, welche dann eine Liste der Prüfstellen auf ihren Webseiten veröffentlichen.

28. Die Experten der Tank-Arbeitsgruppe erkennen an, dass die grundlegenden Prinzipien umsetzbar sind. Es wird jedoch die Frage gestellt, ob parallel zu dem für ortsbewegliche Druckgeräte anwendbaren System ein separates System für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9 eingeführt werde. Zum Wortlaut betreffend die zuständige Behörde in Absatz 5a betreffend die Zulassung von Tankcontainern für den Verkehr und betreffend die Ernennung einer einzigen Prüfstelle werden diverse Kommentare unterbreitet. Es wird erklärt, dass bislang nur der neue Abschnitt für Kapitel 6.8 in das informelle Dokument INF.12 aufgenommen worden ist und dass an den entsprechenden Vorschriften in den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 noch gearbeitet wird.
29. Die Tank-Arbeitsgruppe spricht sich für eine Weiterführung der Arbeiten aus und lädt alle interessierten Parteien ein, ihre Kommentare einzureichen und an der für den 6. bis 8. Juni 2017 in London geplanten Tagung der informellen Arbeitsgruppe teilzunehmen.

**TOP 9: Informelles Dokument INF.6 (UIP) – Schweißarbeiten gemäß Absatz 6.8.2.1.23**

30. Der Antrag der UIP auf Klarstellung, dass die Anforderungen des Absatzes 6.8.2.1.23 auch auf Schweißarbeiten durchführende Reparaturwerkstätten anwendbar sind, findet grundsätzlich allgemeine Zustimmung. Es wird auch bestätigt, dass die Norm EN 12972 zwar Angaben darüber enthält, wie Tanks zu prüfen sind, jedoch nicht von wem.
31. Die Arbeitsgruppe diskutiert über die beste Fundstelle für diesen Vorschlag in den Vorschriften. Da die Überschrift des Unterabschnitts 6.8.2.1 "Bau" ist und nicht Reparatur oder Änderung, wird Absatz 6.8.2.4.4 als geeigneter Ort vorgeschlagen, weil davon auszugehen ist, dass Beteiligte, die mit Reparaturen zu tun haben, dort zuerst nachsehen würden. Alternativ könnte auch Absatz 6.8.2.1.23 wie im informellen Dokument INF.6 vorgeschlagen geändert werden. Schließlich einigt man sich darauf, dass eine wie folgt lautende Fußnote in Absatz 6.8.2.1.23 ebenfalls eine vielversprechende Option darstellt: *"im Falle der Reparatur, Veränderung oder des Umbaus eines Tanks gelten die auf den Hersteller anwendbaren Anforderungen in gleicher Weise auch für die Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt, welche die Schweißarbeiten durchführt"*.
32. Die UIP wird gebeten, den Antrag in diese Richtung weiterzuentwickeln und zu einer zukünftigen Tagung ein offizielles Dokument einzureichen.

**TOP 10: Informelles Dokument INF.7 (Vereinigtes Königreich) – Identifizierung des Staates, auf dessen Hoheitsgebiet die Baumusterzulassung eines festverbundenen Tanks (Tankfahrzeug), Aufsetztanks oder Batterie-Fahrzeugs erteilt wurde**

33. Einige Experten bestätigen, dass die Länderkennung in ihren Ländern bereits in der Nummer der Baumusterzulassung von Tanks verwendet werde. Für andere würde die Einführung dieser Anforderung kein Problem darstellen, allerdings wäre eine Übergangsvorschrift für bereits erteilte Baumusterzulassungen erforderlich. Obwohl keine Übergangsvorschrift vorgeschlagen war, wird beschlossen, den Wortlaut dennoch anzunehmen, vorausgesetzt allerdings, dass er in eckige Klammern gesetzt wird, bis eine Übergangsvorschrift angenommen ist. Das Vereinigte Königreich erklärt sich bereit, bis zur nächsten Tagung ein Arbeitsdokument mit einer Übergangsvorschrift auszuarbeiten.

**Antrag 13:**

**[6.8.2.3.1** Der zweite Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut (die Trennlinie zwischen den beiden Spalten wird gestrichen):

- "– eine Zulassungsnummer für das Baumuster, die aus dem für Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr verwendeten Unterscheidungszeichen<sup>9)/8)</sup> des Staates, in dem die Zulassung erteilt wurde, und einer Registriernummer besteht;".]

**TOP 11: Informelles Dokument INF.11 (Belgien) – Haltezeit – Angabe im Beförderungspapier**

34. Der Antrag Belgiens besteht darin, die Anforderung für die Angabe der tatsächlichen Haltezeit im Beförderungspapier auf mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen befüllte ortsbewegliche Tanks auszuweiten.
35. Der Mehrwert dieser Maßnahme wird infrage gestellt, da die tatsächliche Haltezeit gemäß Absatz 4.2.3.7.2 bereits auf dem ortsbeweglichen Tank selbst angegeben werden muss. Belgien wird gebeten, den Antrag zu überdenken und gegebenenfalls mit einem offiziellen Dokument auf die Frage zurückzukommen.

**TOP 12: Informelles Dokument INF.25 (Vereinigtes Königreich) – Druckprüfung unter Verwendung einer anderen Flüssigkeit oder eines Gases**

36. Nach einer kurzen Diskussion beschließt die Arbeitsgruppe, die Behandlung des Antrags des Vereinigten Königreichs solange zurückzustellen, bis die CEN-Arbeitsgruppe eine eigene Norm für die Prüfung mit einem Gas entwickelt hat. In der Zwischenzeit wird das Vereinigte Königreich ein Arbeitsdokument zu den fundamentalen Grundsätzen für die Druckprüfung mit einem Gas ausarbeiten.

**TOP 13: Informelles Dokument INF.27 (Deutschland) – Verfahren der Baumusterzulassung von Tanks**

37. Das Dokument enthält drei Fragen bezüglich der Baumusterzulassung von Tanks.
38. Die erste Frage betrifft die Baumusterzulassung einer sogenannten Tankfamilie und insbesondere die Entscheidung, welcher Tank der "Familie" baumustergeprüft werden soll. Die Frage wird dahingehend beantwortet, dass das schlimmstmögliche Szenario durch Berechnungen überprüft werden sollte, die Prüfung des Prototyps jedoch an einem repräsentativen Beispiel durchgeführt werden kann.
39. Die zweite Frage betrifft die Anwendung der Norm EN 12972 auf die Baumusterzulassung. Sie wird damit beantwortet, dass die Norm auf Tanks zur Beförderung von Gasen aufgrund des Verweises in Unterabschnitt 1.8.7.8 angewendet werden kann, nicht jedoch auf andere Tanks, da die Tabelle in Absatz 6.8.2.6.2 lediglich die Prüfungen betrifft. Es sollte jedoch auch ein Verweis auf die aktualisierte Fassung der Norm EN 12972 in Erwägung gezogen werden. Für Baumusterzulassungen kann die Norm auf freiwilliger Basis verwendet werden.
40. Die dritte Frage behandelt die Zulassung von Bedienungsausrüstungen als Teil der Baumusterzulassung. Es wird bestätigt, dass Berichte anderer Prüfstellen für die Zulassung des Tanks akzeptiert werden können. Es wird erwartet, dass die informelle Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks dieses Problem in naher Zukunft lösen wird.

**TOP 14: OTIF/RID/RC/2016-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, Anlage II – Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN**

41. In Bezug auf die in eckigen Klammern befindlichen Änderungen in Anlage II des Berichts OTIF/RID/RC/2016-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144:
- werden die Übergangsvorschriften 1.6.3.47 (Seite 17) und 1.6.4.49 (Seite 18) durch Antrag 3 dieses Berichts geändert;
  - wird bezüglich der Übergangsvorschriften 1.6.3.48 und 1.6.4.50 beschlossen, den vom Sekretariat in den Fußnoten 1 und 2 auf Seite 18 vorgeschlagenen Wortlaut zu verwenden;
  - wird für Unterabschnitt 6.8.2.2 (Seite 24) beschlossen, die Vorschriften in einen neuen Absatz 6.8.2.2.11 zu verschieben und die eckigen Klammern zu entfernen;

- wird Absatz 6.8.3.2.9 entsprechend den oben aufgeführten Antrag 2 geändert;
  - können in Absatz 6.8.3.2.6 und Unterabschnitt 6.10.3.8 f) (Seite 25) die eckigen Klammern entfernt werden.
42. Durch das Entfernen der eckigen Klammern in Bezug auf die Anforderungen an Füllstandsanzeiger wird eine Übergangsvorschrift benötigt, damit bestehende Ausrüstungen weiter verwendet werden können.

**Antrag 14:**

**1.6.3** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.3.52** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.11 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

**1.6.4** Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**"1.6.4.54** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.11 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

---