



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

**OTIF/RID/RC/2017-B/Add.2**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2)

9. November 2017

Original: Englisch

## RID/ADR/ADN

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

Genf, 19. bis 29. September 2017

### Anlage II: 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 19. bis 21. September 2017 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (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 11 Staaten, der Europäischen Union (Europäische Kommission und Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union) und 3 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, behandelt die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente:

*Dokumente:*

- OTIF/RID/RC/2017/26 und **Add.1** (Sekretariat)
- OTIF/RID/RC/2017/31 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2017/36 (Belgien)
- OTIF/RID/RC/2017/38 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2017/40 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2017/43 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2017-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/146 **Anlage II**

*Informelle Dokumente:*

- INF.10 (Vereinigtes Königreich)
- INF.11 (Vereinigtes Königreich)
- INF.13 (Deutschland)
- INF.17 (Niederlande)
- INF.18 (Niederlande)
- INF.23 (Österreich)
- INF.24 (Frankreich)
- INF.25 (Frankreich)
- INF.26 (ERA)
- INF.28 (Belgien)
- INF.29 (Belgien)
- INF.30 (Sekretariat)
- INF.32 (Frankreich)
- INF.35 (Vereinigtes Königreich)
- INF.36 (UIP)
- INF.38 (Europäische Union)
- INF.42 (Frankreich)

**TOP 1: OTIF/RID/RC/2017/26 (Sekretariat) – Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter und OTIF/RID/RC/2017/26/Add.1 (Sekretariat)**

3. In Absatz 32 des Berichts wird vorgeschlagen, in Kapitel 4.3 eine Sondervorschrift aufzunehmen, die der geänderten Sondervorschrift für ortsbewegliche Tanks TP 10 entspricht. Es wird die Ansicht vertreten, dass der für den neuen Satz in der Sondervorschrift TP 10 vorgelegte Text verbessert werden könnte.

**Antrag 1**

**4.3.5** Eine neue Sondervorschrift TU 43 einfügen:

**"TU 43** Ein ungereinigter leerer Tank darf nach Ablauf der Frist für die Prüfung der Auskleidung innerhalb von höchstens drei Monaten nach Ablauf dieser Frist zur Beförderung aufgegeben werden, um ihn vor dem Wiederbefüllen der nächsten Prüfung der Auskleidung zuzuführen (siehe Abschnitt 6.8.4 d) Sondervorschrift TT 2)."

**Antrag 2**

In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 bei UN 1744 BROM einfügen:

"TU43".

**Antrag 3**

**TT 2** Am Ende der Sondervorschrift vor dem Punkt einfügen:

"(siehe Abschnitt 4.3.5 Sondervorschrift TU 43)".

**TOP 2: OTIF/RID/RC/2017/31 (Russische Föderation) – Tanks mit Schutzauskleidung oder Schutzbeschichtung – Zuordnung der Sondervorschrift TU 42 zur UN-Nummer 3266 und informelles Dokument INF.28 (Belgien)**

4. Um zu verhindern, dass ätzende Stoffe, die gefährlich mit Aluminiumlegierungen reagieren, in Tanks mit einem Tankkörper aus Aluminiumlegierung und einer Schutzauskleidung befördert werden, wurde verschiedenen UN-Nummern, die normalerweise in Tanks mit Schutzauskleidung befördert werden, die Sondervorschrift TU 42 zugeordnet. Es wurde erkannt, dass der pH-Wert nicht immer eine Indikator für die Ätzwirkung ist und dass die Liste der UN-Nummern, denen diese Sondervorschrift zugeordnet wurde, nicht erschöpfend ist.
5. Die Russische Föderation schlägt in ihrem Dokument vor, die Sondervorschrift TU 42 einer weiteren UN-Nummer zuzuordnen. Im informellen Dokument INF.28 erklärt Belgien, dass es einen alternativen Ansatz, basierend auf der Entwicklung von Klassifizierungskriterien für die Ätzwirkung bevorzugen würde, auf deren Grundlage die Verwendung dieser Tanks verhindert werden sollte.
6. Es wird erwähnt, dass eine besondere Arbeitsgruppe erforderlich ist, um Kriterien für die Ätzwirkung zu entwickeln und Stoffe auf der Grundlage dieser Kriterien zu prüfen. Es wird vorgeschlagen, dass Belgien zusammen mit anderen interessierten Parteien die Durchführbarkeit einer solchen Arbeitsgruppe untersuchen könnte. Es wird bestätigt, dass die im Dokument der Russischen Föderation erwähnten Stoffe gefährlich mit Aluminiumlegierungen reagieren und dass die Zuordnung der Sondervorschrift TU 42 zur UN-Nummer 3266 angemessen ist. Dies wird angenommen, da die Entwicklung von Kriterien für die Ätzwirkung und die Prüfung der Stoffe eine beträchtliche Zeit in Anspruch nehmen wird.

**Antrag 4**

In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 bei folgenden Stoffen die Sondervorschrift "TU42" einfügen:

UN 3266 ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G., VG II  
und

UN 3266 ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G., VG III.

**TOP 3: OTIF/RID/RC/2017/36 (Belgien) – Haltezeit – Angabe im Beförderungspapier**

7. Der Antrag bezieht sich darauf, die Vorschrift für die Angabe der tatsächlichen Haltezeit im Beförderungspapier, die bereits für Tankcontainer und Kesselwagen mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen gilt, auf ortsbewegliche Tanks auszudehnen. Die tatsächliche Haltezeit ist momentan schon auf dem ortsbeweglichen Tank selbst angegeben. Argumente dafür sind, dass das Versandpersonal nicht immer Zugang zu den Kennzeichen auf den ortsbeweglichen Tanks hat und dass im Falle von ortsbeweglichen Tanks, die auch als Tankcontainer zugelassen sind, Unsicherheiten darin bestehen könnten, ob die tatsächliche Haltezeit im Beförderungspapier anzugeben ist oder nicht.
8. Verschiedene Delegationen sind der Ansicht, dass dies vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter diskutiert werden sollte. Es wird die Befürchtung geäußert, dass bei Annahme des Antrags Verwirrung entstehen könnte, da der Absatz 4.2.3.7.2 festlegt, dass die tatsächliche Haltezeit auf dem ortsbeweglichen Tank angegeben werden muss, während Absatz 5.4.1.2.2 d) die Angabe der tatsächlichen Haltezeit im Beförderungspapier fordert. Der Vertreter Belgiens wird gebeten, diese Frage dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Diskussion zu unterbreiten.

**TOP 4: OTIF/RID/RC/2017/38 (Vereinigtes Königreich) – Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks und informelle Dokumente INF.10 (Vereinigtes Königreich), INF.23 (Österreich), INF.26 (ERA), INF.36 (UIP) und INF.38 (Europäische Union)**

9. Nach einer Einführung in das Dokument 2017/38 durch den Vorsitzenden der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks wird beschlossen, vor der Anlage I zum Dokument 2017/38 und dem informellen Dokument INF.10 zunächst die übrigen informellen Dokumente zu behandeln, um einen Überblick über die unterbreiteten Bemerkungen zu erhalten. Es wird festgestellt, dass sich der bisher entwickelte Text in erster Linie auf das ADR konzentriert und Unterschiede zum RID in einem zweiten Schritt berücksichtigt werden müssten.
10. Im informellen Dokument INF.23 bringt Österreich seine Bedenken zum Ausdruck, dass nach dem vorgeschlagenen Wortlaut für Unterabschnitt 6.8.1.5 nur gemäß der Norm ISO 17020 akkreditierte Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen zugelassen sind. Es wird erläutert, dass die Absicht der informellen Arbeitsgruppe darin besteht, eine Alternative zur Akkreditierung zuzulassen, sofern diese ein gleichwertiges, von der zuständigen Behörde des Vertragsstaates anerkanntes Niveau bietet. Dies soll in dem noch zu ändernden Abschnitt 1.8.6 präzisiert werden.
11. Im informellen Dokument INF.26 erläutert die ERA, dass in der Europäischen Union ein Eisenbahnfahrzeug von der ERA zugelassen werde, wenn es international verwendet werde. Die Zulassung eines Tanks stelle ein Untersystem dar, für das eine Zulassung vor der Ausstellung der Zulassungsgenehmigung des Eisenbahnfahrzeugs erforderlich sei. Im informellen Dokument INF.26 werden verschiedene Situationen erläutert und Vorschläge für die Klarstellung des Wortlauts im Dokument 2017/38 unterbreitet. Da die Texte noch nicht endgültig sind, wird der Vertreter der ERA eingeladen, an den Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe teilzunehmen.
12. Die Arbeitsgruppe nimmt die von der UIP im informellen Dokument INF.36 geäußerten Bedenken zur Kenntnis. Dies betrifft in erster Linie die (wiederkehrende) Prüfung im Verwendungsland zum Zeitpunkt, zu dem die Prüfung spätestens erfolgen muss, die Einführung einer Inbetriebnahmeprüfung und die Tatsache, dass der Inhaber der Baumusterzulassungsbescheinigung sowohl der Eigentümer des Kesselwagens als auch der Hersteller sein kann. Da das momentan im RID vorgeschriebene System gut funktioniert, sollte es nicht geändert werden. Die UIP ist zufrieden, dass die Schweißvorschriften für Instandhaltungs- und Reparaturwerkstätten in den Änderungen zu Absatz 6.8.2.1.23 berücksichtigt werden. Da es sich dabei um eine wichtige Verbesserung handele, sollte sie bereits für das RID/ADR 2019 angenommen

werden, auch wenn das gesamte Änderungspaket noch nicht für eine Annahme für das RID/ADR 2019 bereit sei. Die Arbeitsgruppe stimmt dem zu und schlägt die nachfolgenden Änderungen vor.

### Antrag 5

**6.8.2.1.23** Die beiden ersten Sätze erhalten folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen, entfallender Text durchgestrichen dargestellt):

"Die Befähigung des Herstellers oder der Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt für die Ausführung der Schweißarbeiten muss entweder durch die zuständige Behörde oder durch die von dieser Behörde benannte Stelle, ~~welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat,~~ überprüft und bestätigt sein. Der Hersteller oder die Instandhaltungs- oder Reparaturwerkstatt muss ein Qualitätssicherungssystem für Schweißarbeiten betreiben."

13. Im informellen Dokument INF.38 äußert die Europäische Kommission Bedenken hinsichtlich eines möglichen Konflikts zwischen dem RID/ADR in der Richtlinie 2008/68/EG und der Richtlinie 2010/35/EU. Insbesondere sollte die Änderung des Abschnitts 1.8.7 nicht zu einer Einschränkung oder Behinderung des freien Verkehrs und der Verwendung von Druckgeräten führen. Als Problembereiche werden die Rolle der benannten Stellen und die Pflichten der Hersteller erwähnt.
14. Aus Mangel an Zeit ist es nicht möglich, die Textvorschläge in der Anlage 1 zum Dokument 2017/38 und im informellen Dokument INF.10 einzeln zu diskutieren. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt die Fortführung dieser Arbeiten. Alle interessierten Parteien werden gebeten, Kommentare zu unterbreiten und an der informellen Arbeitsgruppe teilzunehmen, die voraussichtlich vom 12. bis 14. Dezember 2017 erneut in London tagen wird.

### TOP 5: OTIF/RID/RC/2017/40 (Niederlande) – Querschnittsformen von Tanks und informelles Dokument INF.42 (Frankreich)

15. Bei der Tagung im März 2017 wurden Querschnittsformen von Tanks erörtert, die einen konkaven Ausschnitt aufweisen. Dabei war man zu dem Schluss gekommen, dass die Vorschriften einen Interpretationsspielraum bieten und dass keine Beschränkungen für alternative Bauarten bestehen sollten, wenn mindestens ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann. Man einigte sich darauf, dass die Vorschriften geändert werden müssen, um unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden und andere Bauarten zuzulassen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bot an, einen Vorschlag für einen ersten Meinungs austausch vorzubereiten. Dieser Meinungs austausch erfolgte bei der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks im Juni 2017 in London. Das Ziel des Vorschlags bestand darin, in Unterabschnitt 6.8.2.1 den Grundsatz aufzustellen, dass die Auslegung und der Bau von Tankkörpern von in Bezug genommenen Normen aus Gründen des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts oder mit Zustimmung der zuständigen Behörde in Fällen, in denen spezifische Aspekte in den Normen nicht angesprochen werden, abweichen darf. Die zum Ausdruck gebrachten Standpunkte unterstützten den Antrag jedoch nicht, da dies größtenteils bereits in Unterabschnitt 6.8.2.7 vorgesehen ist. Nach der Sitzung wurde von den Niederlanden ein alternativer Vorschlag für die Beratung in der September-Sitzung 2017 vorbereitet.
16. Es wird erläutert, dass der Absatz 6.8.2.1.18 und die dazugehörige Fußnote 4/2 die grundsätzlichen Anforderungen in Bezug auf die maximalen Wölbungsradien des Tankkörpers enthalten, auf denen die Mindestwanddicken beruhen. Die Niederlande sind der Ansicht, dass dies nicht verändert werden sollte. Es wird daher vorgeschlagen, in Unterabschnitt 6.8.2.1 einen neuen Unterabsatz einzufügen, um lokale Abweichungen von den Wölbungsradien generell zuzulassen. Da der Antrag lediglich grundsätzliche Anforderungen enthält, die in der Norm EN 13094 näher ausgeführt werden müssen, fordert Frankreich im informellen Dokument INF.42 mehr Garantien für den sicheren Bau, da dies in der Norm EN 13094 noch nicht vorge-

sehen ist. Es wird daher beschlossen, den Wortlaut des Antrags in die bestehende Fußnote 4/2 zum Absatz 6.8.2.1.18 aufzunehmen und diesen momentan in eckige Klammern zu setzen, um eine diesbezügliche Änderung der Norm EN 13094 zu ermöglichen. Die eckigen Klammern können entfernt werden, sobald die Norm EN 13094 genügend Einzelheiten für die Gewährleistung eines sicheren Baus enthält.

### **Antrag 6**

**[6.8.2.1.18** Am Ende der Fußnote 4)/2) folgende Sätze hinzufügen:

"Der Querschnitt von Tankkörpern gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) darf jedoch Aussparungen oder Ausbuchtungen, wie Wannen, Ausschnitte oder eingelassene Mannloch-Konstruktionen, aufweisen. Sie dürfen aus flachem oder (konkav oder konvex) geformtem Blech gebaut sein. Beulen und andere unbeabsichtigte Verformungen gelten nicht als Aussparungen oder Ausbuchtungen."]

### **TOP 6: OTIF/RID/RC/2017/43 (Russische Föderation) – Verschiedene Änderungsanträge zur Klarstellung**

17. Die Änderungsanträge zu Unterabschnitt 6.9.3.1 und zu Absatz 6.8.3.2.21 werden angenommen. Gleiches gilt für den Absatz 6.10.1.2.1, wobei der erste Antrag zurückgezogen und der zweite Antrag geändert wird.

### **Antrag 7**

**6.10.1.2.1** Der erste Satz des letzten Unterabsatzes erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen, entfallender Text durchgestrichen dargestellt):

"Saug-Druck-Tanks für Abfälle müssen allen Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen, sofern in diesem Kapitel ~~nicht eine abweichende Sondervorschrift~~ keine abweichenden besonderen Vorschriften aufgeführt ~~ist~~ sind."

**6.8.3.2.21** Den Satz nach der Bem. ("Die grundlegenden Bestimmungen dieses Absatzes gelten bei Anwendung nachstehender Normen als erfüllt: (bleibt offen)") streichen.

**6.9.3.1** erhält folgenden Wortlaut:

"**6.9.3.1** Es gelten die Vorschriften der Absätze 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2, 6.8.2.2.4 und 6.8.2.2.6 bis 6.8.2.2.8."

### **TOP 7: OTIF/RID/RC/2017-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/146 Anlage II – Änderungsentwürfe zum RID/ADR/ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019**

18. Die Anlage II des Berichts der Frühjahrssitzung 2017 der Gemeinsamen Tagung enthält eine Reihe von Änderungen in eckigen Klammern. Die Vorschriften werden erneut geprüft. Bei den nachfolgenden Änderungen werden die eckigen Klammern bzw. der Text in eckigen Klammern entfernt.

### **Antrag 8**

**1.6.3.53** Die eckigen Klammern streichen (zweimal).

**6.8.2.3.1** Die eckigen Klammern streichen.

**Antrag 9**

**1.6.3.49** Den Text in eckigen Klammern streichen.

**1.6.4.51** Den Text in eckigen Klammern streichen.

**Antrag 10**

**6.8.2.2.3** Der Text vor der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

"Flammensperren für Überdruck- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen müssen für die von den beförderten Stoffen abgegebenen Dämpfe (experimentell ermittelte höchste sichere Spaltweite (MESG)), den Temperaturbereich und die Anwendung geeignet sein. Sie müssen die Vorschriften und Prüfungen der Norm EN ISO 16852:2016 (Flammendurchschlagsicherungen – Leistungsanforderungen, Prüfverfahren und Einsatzgrenzen) für die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Situationen erfüllen:".

In der Tabelle bei der Norm "EN ISO 16852" "[2010]" ändern in:

"2016" (dreimal).

19. Zu Absatz 6.8.2.2.10 wird festgestellt, dass bezüglich des Berstdrucks von Berstscheiben die eckigen Klammern noch nicht entfernt werden können, da noch weitere Prüfungen durchgeführt werden müssen.

**TOP 8: Informelles Dokument INF.11 (Vereinigtes Königreich) – Tankschildmuster für RID/ADR-Tanks**

20. Die Mehrheit der Experten sprechen sich für die Aufnahme eines Tankschildmusters in Absatz 6.8.2.5.1 anstelle in einer Norm aus. Zum Inhalt des Beispiels eines Tankschildes in der Anlage zum informellen Dokument INF.11 werden verschiedene Bemerkungen vorgebracht.

21. Folgendes wird vereinbart:

- Das Format sollte nur für neue Tanks vorgeschrieben werden.
- Die in Absatz 6.8.2.5.2 vorgeschriebenen Angaben sollten nicht aufgenommen werden.
- Die Zeilen sollten nummeriert werden und nur diejenigen Zeilen, die für einen bestimmten Tanktyp anwendbar sind, dürfen verwendet werden.
- Es sollte eine Tabelle aufgenommen werden, in der die Bedeutung der nummerierten Zeilen dargestellt wird.
- Es sollte eine Aufzählung der für die verschiedenen Tanktypen anwendbaren Zeilennummern aufgenommen werden.
- Die Prüfung sollte in folgender Reihenfolge auf dem Schild eingeprägt werden: Stempel des Sachverständigen, MMJJ, gefolgt nur den Buchstaben "L" bzw. "P".
- Das Tankschild darf aus zwei getrennten Teilen bestehen: ein Teil für die Tankangaben und ein Teil für die Angabe der Prüfungen.
- Die Seriennummer des Tanks und das Datum der ersten Wasserdruckprüfung müssen für den Fall, dass das Schild verloren geht, als Referenz hinter dem Schild angegeben werden.

22. Das Vereinigte Königreich wird gebeten, einer künftigen Tagung einen geänderten Antrag zu unterbreiten.

**TOP 9: Informelles Dokument INF.13 (Deutschland) – Verwendung austenitisch-ferritischer rostfreier Stähle**

23. Die Arbeitsgruppe erkennt an, dass in Absatz 6.8.5.1.2 a) ein Verweis auf austenitisch-ferritische Stähle fehlt, und stimmt dem vorgeschlagenen Wortlaut für Absatz 6.8.2.1.2 a) mit einer redaktionellen Änderung und einer Folgeänderung in Absatz 6.8.5.2.1 zu.
24. Es wird jedoch bemerkt, dass die Betriebstemperatur von Tanks für tiefgekühltes Kohlendioxid unter  $-40\text{ °C}$  liegen kann. Da die richtige Temperatur überprüft werden muss, wird die Temperatur für eine Entscheidung bei einer künftigen Tagung in eckige Klammern gesetzt.

**Antrag 11**

**6.8.5.1.2** In Absatz a) folgenden Spiegelstrich hinzufügen:

"– Austenitisch-ferritische rostfreie Stähle bis zu einer Temperatur von  $[-40\text{ °C}]$ ."

**Antrag 12**

**6.8.5.2.1** Am Ende des zweiten Spiegelstriches "oder austenitischen Cr-Ni-Stahl betragen" ändern in (neuer Text ist unterstrichen, entfallender Text durchgestrichen dargestellt):

"~~oder~~<sub>1</sub> austenitischen Cr-Ni-Stahl oder austenitisch-ferritischen rostfreien Stahl betragen".

**TOP 10: Informelles Dokument INF.17 (Niederlande) – Norm EN 14596, Notentlastungsventil**

25. Nach Diskussionen in den Jahren 2004 und 2005 wurde entschieden, die Norm EN 14596 nicht im RID/ADR in Bezug zu nehmen. Sicherheitsgründe sprachen dagegen, weil wegen des niedrigen Öffnungsdrucks und der großen Oberfläche bei einem Überschlagen des Tankfahrzeugs beträchtliche Mengen Gefahrgut austreten könnten. Nach einer erneuten Prüfung und einer Überarbeitung der Norm EN 14596 wurde die Norm von der Normen-Arbeitsgruppe in Betracht gezogen und der CEN-Berater gab eine positive Einschätzung ab.
26. Die Niederlande sind der Meinung, dass auf die Norm nicht Bezug genommen werden sollte, weil der Öffnungsdruck unverändert sei und immer noch ein Sicherheitsproblem darstelle. Es wird erläutert, dass die Norm bei einem höheren Öffnungsdruck wie beispielsweise in der Höhe des Prüfdrucks annehmbar wäre.
27. Andere Experten sind ebenfalls der Ansicht, dass der Öffnungsdruck zu niedrig sei und dass negative Erfahrungen gesammelt worden seien. Andere Experten berichten über positive Erfahrungen und wünschen eine weitere Verwendung dieser Ventile. Eine Inbezugnahme der Norm EN 14596 im RID/ADR würde eine verpflichtende Anwendung bedeuten. Wenn die Norm nicht in Bezug genommen wird, könnten Notentlastungsventile weiterhin optional verwendet werden, und zwar auch bei einem geringfügigen Austreten von Inhalt gemäß Absatz 6.8.2.2.1 vierter Unterabsatz ADR. Es wird daher entschieden, dass eine Inbezugnahme der Norm zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweckmäßig ist.

### **TOP 11: Informelles Dokument INF.18 (Niederlande) – Tankcodierung für faserverstärkte Kunststofftanks**

28. Es wird erläutert, dass die Kennzeichnung von faserverstärkten Kunststofftanks mit der Tankcodierung zwingend vorgeschrieben ist. Der in der Tankcodierung auf der Grundlage des Absatzes 6.8.2.1.14 a) oder b) angegebene Berechnungsdruck wäre in einigen Fällen geringer als für die Stoffe, die gemäß Abschnitt 4.4.1 zur Beförderung zugelassen sind. Ein Tank, der mit einer Tankcodierung gekennzeichnet ist, die in der Hierarchie unter der für den Stoff zugelassenen Tankcodierung liegt, könnte bei der Verwendung zu Missverständnissen führen.
29. Eine Mehrheit der Experten bevorzugt eine "gleichwertige" Tankcodierung, die auf den für die Beförderung zugelassenen Stoffen basieren würde, gegenüber einer Nichtangabe der Tankcodierung. Es wird anerkannt, dass die Vorschriften geändert werden sollten, um dieses Kennzeichen wiederzugeben. Die Niederlande werden gebeten, einen Antrag für eine "gleichwertige" Tankcodierung zu entwickeln.

### **TOP 12: Informelles Dokument INF.24 (Frankreich) – Bestimmung des Fassungsraums eines Tankkörpers oder eines Tankkörperabteils**

30. Frankreich wünscht eine Klarstellung der Frage, welcher Fassungsraum unter dem in der Begriffsbestimmung von "Fassungsraum eines Tankkörpers oder Tankkörperabteils" erwähnten geringeren Fassungsraum im Falle von Tanks zu verstehen ist, die wegen ihrer Bauform (z. B. eingelassene Mannlochkonstruktionen) nicht vollständig befüllt werden können. Es wird bestätigt, dass unter dem geringeren Fassungsraum der tatsächliche Fassungsraum zu verstehen ist, der im Tank ohne Anwendung eines Drucks befüllt werden kann. Zweck der Angabe des geringeren Fassungsraums im Kennzeichen ist die Vermeidung eines Überfüllens des Tanks durch Verwendung des nicht verringerten Fassungsraums.

### **TOP 13: Informelles Dokument INF.25 (Frankreich) – Anwendung des Absatzes 4.3.2.3.4**

31. Der Absatz 4.3.2.3.4 legt fest, dass zuerst der dem Füllgut zunächst liegende Verschluss geschlossen werden muss. Insbesondere bei Tanks, die für die Beförderung von Kraftstoffen verwendet werden und die vom Boden befüllt werden, wird der zweite Verschluss zuerst geschlossen. In diesen Fällen ist es nicht möglich, das Rohrleitungssystem zu entleeren.
32. Frankreich wird gebeten, auf diese Frage bei einer nächsten Tagung zurückzukommen, um für diese Fälle eine Klarstellung herbeizuführen.

### **TOP 14: Informelles Dokument INF.29 (Belgien) – Übergangsvorschriften für die Verwendung von Tanks mit Tankkörper aus Aluminium und Schutzauskleidung für Stoffe mit einem pH-Wert von unter 5,0 oder über 8,0**

33. Mit der Aufnahme der Sondervorschrift TU 42 wurden Übergangsvorschriften für die Beförderung von Stoffen in Tankkörpern aus Aluminiumlegierung, einschließlich solcher mit einer Schutzauskleidung, eingeführt. Das Ablaufdatum dieser Übergangsvorschriften wurde auf der Grundlage des Zeitpunkts, zu dem angenommen wurde, dass die letzten Tanks gebaut wurden, und auf der Grundlage der normalen Einsatzdauer der Schutzauskleidung festgelegt.
34. Als neues Datum wird der 31. Dezember 2033 vorgeschlagen. Einigen Delegationen widerstrebt jedoch die Verlängerung der Möglichkeit der Beförderung von Stoffen in diesen Tanks. Nach der Diskussion einigt man sich auf den 31. Dezember 2026 als neues Ablaufdatum.

#### **Antrag 13**

- 1.6.3.48** "bis zum 31. Dezember 2022" ändern in:  
"bis zum 31. Dezember 2026".

- 1.6.4.50** "bis zum 31. Dezember 2022" ändern in:  
"bis zum 31. Dezember 2026".

**TOP 15: Informelles Dokument INF.30 (Sekretariat) – Änderungen zu Übergangsvorschriften**

35. Die vom Sekretariat vorgeschlagene Streichung der Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.17 (nur ADR), 1.6.3.42, 1.6.4.15, 1.6.4.38, 1.6.4.44, 1.6.4.45 und die Änderung der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.44 (nur ADR) wird bestätigt. Die Arbeitsgruppe schlägt auch vor, die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.15 (nur RID) zu streichen, die im ADR bereits in der Vergangenheit gestrichen wurde.
36. Es wird vorgeschlagen, die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.16 und 1.6.4.18 nicht zu streichen, um zu verdeutlichen, warum die Tankakte von Tanks, die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden, möglicherweise nicht vollständig ist.

**TOP 16: Informelles Dokument INF.32 (Frankreich) – Angabe des Datums der letzten Prüfung gemäß Absatz 6.8.2.5.1**

37. Die Experten der Tank-Arbeitsgruppe werden um ihre Erfahrungen mit der Angabe des Datums der erstmaligen Prüfung gebeten. Es besteht Einigkeit, dass das Datum der Wasserdrukprüfung als Datum des Betriebsbeginns eines Tanks angesehen werden sollte, das für die Bestimmung der anzuwendenden Ausgabe der Vorschriften herangezogen werden sollte. Das Datum der erstmaligen Dichtheitsprüfung, die zu einem etwas späteren Zeitpunkt stattfinden kann, wird jedoch für die Bestimmung des Datums der wiederkehrenden Prüfungen und der Zwischenprüfungen bevorzugt.
38. Dies sollte in Zukunft und in Verbindung mit den Arbeiten zum Tankschild berücksichtigt werden.

**TOP 17: Informelles Dokument INF.35 (Vereinigtes Königreich) – Prüfung von Druckentlastungsventilen von Tankfahrzeugen zur Beförderung von Flüssiggas anlässlich der Zwischenprüfung**

39. Die Zwischenprüfung von Tanks umfasst gemäß Absatz 6.8.2.4.3 eine Funktionsprüfung aller Ausrüstungsteile. Bei Sicherheitsventilen muss deshalb der richtige Öffnungsdruck überprüft werden. Die Norm EN 14334 (Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Inspektion und Prüfung von Straßentankwagen für Flüssiggas (LPG)) erlaubt als Alternative die Kontrolle der Sicherheitsventile durch die Prüfung des auf dem Ventil angegebenen Öffnungsdrucks. Zur Gewährleistung der Sicherheit hat das Vereinigte Königreich Prüfstellen und die Industrie gebeten, ein Prüfprogramm durchzuführen, um ausreichende Sicherheitsnachweise durch die Sammlung von Daten aus Prüfungen von Sicherheitsventilen von Flüssiggas-Tanks zu erhalten. Das Vereinigte Königreich hat die Absicht, die Ergebnisse des Prüfprogramms freizugeben, sobald diese verfügbar sind. In der Zwischenzeit sollte diese Frage der Normen-Arbeitsgruppe zur Kenntnis gebracht werden.

**TOP 18: Sonstiges**

40. Frankreich stellt der Arbeitsgruppe die Frage, ob bei der Akzeptanz elektronischer Dokumente und Unterschriften in Zusammenhang mit Prüfungen irgendwelche Probleme festgestellt wurden. Die Arbeitsgruppe sieht keine Einwände gegen die elektronische Unterzeichnung und Übermittlung von Prüfberichten von Tanks und schlägt vor, dass dieses Thema in der Plenarsitzung aufgegriffen werden sollte, da es alle Arten von Dokumenten betrifft.