



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

OTIF/RID/RC/2018-B/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152/Add.1)

22. Oktober 2018

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Genf, 17. bis 21. September 2018

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 17. bis 19. September 2018 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 eingereicht und zur Erwägung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, bestehend aus 25 Experten aus 12 Staaten, der Europäischen Union (Europäische Kommission und Eisenbahnagentur der Europäischen Union) und 4 Nichtregierungsorganisationen, hat die folgenden Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2018/27 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2018/29 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2018/31 (Niederlande)

Informelle Dokumente:

- INF.3 (Niederlande)
- INF.7 (ITCO)
- INF.9 (Vereinigtes Königreich)
- INF.11 (Schweiz)
- INF.17 (Vereinigtes Königreich)
- INF.18 (Frankreich)
- INF.20 (Polen)
- INF.23 (Europäische Union)
- INF.25 (Polen)

TOP 1: Bescheinigung der Werkstoffe für den Bau von Tanks

Dokument: OTIF/RID/RC/2018/27 (Frankreich)

3. Der Antrag Frankreichs zielt darauf ab, Absatz 6.8.2.1.8 durch Hinzufügen des Erfordernisses einer Typ-3.1-Bescheinigung nach der Norm EN 10204 für die Werkstoffe für den Bau der Tankkörper zu ändern.
4. Es wird darauf hingewiesen, dass in den Normen zum Bau von Tanks zwar ein Verweis aufgenommen worden sei, die letzte Überarbeitung der Norm EN 14025 diesen Verweis jedoch nicht mehr enthalte. Der Verweis sei infolge der kürzlich erlassenen Regeln zum Verfassen von Normen des CEN gestrichen worden. Der Vertreter des CEN bestätigt die neuen Regeln und die daraus resultierende Streichung des Verweises in den anderen Normen zum Bau von Tanks bei deren zukünftiger Überarbeitung. Es wird erwähnt, dass es möglich sei, einen Verweis auf die Typ-3.1-Bescheinigung in die Norm EN 12972 über die Prüfung von Tanks aufzunehmen.
5. Es herrscht Einigkeit darüber, dass die Norm EN 12972 und nicht der Absatz 6.8.2.1.8 der am besten geeignete Ort für einen Verweis auf die Typ-3.1-Bescheinigung wäre. Der Normen-Arbeitsgruppe wird vorgeschlagen, in der Zwischenzeit in der Fassung 2021 des RID/ADR in Spalte 2 der Tabelle in Absatz 6.8.2.6.1 für die Norm EN 14025:2018 eine Bem. mit folgendem Wortlaut hinzuzufügen:

"Bem. Die Werkstoffe der Tankkörper müssen mindestens durch eine Typ-3.1-Bescheinigung gemäß der Norm EN 10204 bescheinigt werden."

TOP 2: Änderungen in den Normen, die Tanks betreffen

Dokument: OTIF/RID/RC/2018/29 (Frankreich)

6. Nach einer Plenumsdiskussion wird entschieden, dass es nicht möglich ist, vor der Ausgabe 2021 des RID/ADR einen Verweis auf die Norm EN 12972:2018 aufzunehmen. Da die in Bezug genommene Ausgabe 2007 nicht mehr mit den an den Vorschriften vorgenommenen Änderungen übereinstimmt, wird vorgeschlagen, auf den Websites der UNECE und der OTIF einen Leitfaden zu veröffentlichen, um die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten/Vertragsparteien aufzufordern, die Verwendung der Norm EN 12972:2018 gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7 so bald wie möglich zu genehmigen. Die Tank-Arbeitsgruppe wird gebeten, diese Leitfaden zu entwerfen.

Antrag 1

Auf den Websites der OTIF und der UNECE folgenden neuen Leitfaden aufnehmen:

"Leitfaden für die Anwendung der Norm EN 12972 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks) zur Einhaltung der Vorschriften des RID/ADR

Um den Vorschriften des RID/ADR zu entsprechen, ist es erforderlich, die Norm EN 12972:2007, auf die in Absatz 6.8.2.6.2 RID/ADR Bezug genommen wird, in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 zusammen mit den Vorschriften des RID/ADR anzuwenden.

Nachdem die Norm EN 12972:2018 veröffentlicht worden ist, wurde beschlossen, in der Ausgabe 2021 des RID/ADR auf diese Norm zu verweisen.

Um bei der Einhaltung und der kohärenten Anwendung der Vorschriften der Ausgabe 2019 des RID/ADR eine Unterstützung zu leisten, werden die zuständigen Behörden ermutigt, die Anwendung der Norm EN 12972:2018 für Zwecke der Prüfung von Tanks gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7, dritter Unterabsatz des RID/ADR so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Januar 2020 zuzulassen."

TOP 3: Tankcodierung von faserverstärkten Kunststofftanks (FVK-Tanks)

Dokument: OTIF/RID/RC/2018/31 (Niederlande)

7. Aufgrund der Auslegungskriterien für FVK-Tanks und der Auswahlkriterien für die zur Beförderung in diesen Tanks zugelassenen Stoffe dürfen Stoffe mit einem Berechnungsdruck von bis zu 4 bar in FVK-Tanks mit einem niedrigeren Berechnungsdruck befördert werden. In Übereinstimmung mit Abschnitt 6.9.6 des RID/ADR müssen Aufsetztanks und Tankcontainer mit einer Tankcodierung gemäß Absatz 6.8.2.5.2 versehen sein. Bei der Herbsttagung 2017 der Tank-Arbeitsgruppe wurde beschlossen, dass eine Tankcodierung, die den Berechnungsdruck des zu befördernden Stoffes und nicht den Berechnungsdruck des Tanks enthält, die beste Hilfestellung für den Befüller wäre.
8. Obwohl nur wenige Länder Probleme mit den unterschiedlichen Berechnungsdrücken in den Tankcodierungen festgestellt haben, wird der Antrag von der Mehrheit der Experten unterstützt. Die Tank-Arbeitsgruppe ist jedoch der Ansicht, dass der Antrag 2 im Dokument überflüssig ist, und entscheidet, diesen zu streichen. Die Anträge 1 und 3 werden mit einigen redaktionellen Änderungen angenommen.

Antrag 2

6.9.6.1 Aufnahme eines neuen dritten Spiegelstriches (neuer Wortlaut in *Kursivschrift* dargestellt):

"6.9.6.1 Für die Kennzeichnung von FVK-Tanks gelten die Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.2.5 mit folgenden Änderungen:

- das Tankschild darf auch auf den Tankkörper auflaminiert werden oder aus geeigneten Kunststoffen bestehen;
- der Auslegungstemperaturbereich ist immer anzugeben;
- *der zweite Teil der Tankcodierung muss den höchsten Wert des Berechnungsdruckes des Stoffes (der Stoffe) angeben, der (die) gemäß der Bauartzulassungsbescheinigung für die Beförderung zugelassen ist (sind).*"

Antrag 3

1.6.4 (RID)/

1.6.3 (ADR) Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.4.yy/

1.6.3.xx Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen, die vor dem 1. Juli 2021 gemäß den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2021 geltenden Vorschriften für die Kennzeichnung mit der Tankcodierung des Unterabschnitts 6.9.6.1 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2021 vorzunehmenden wiederkehrenden Prüfung nach den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Vorschriften gekennzeichnet sein."

TOP 4: Präsentation eines Produkts zur Minderung von Flüssigkeitsschwall

Informelles Dokument: INF.3 (Niederlande)

9. In der Präsentation wird erklärt, dass die kinetische Energie, die in einer Flüssigkeit in einem in Bewegung befindlichen Tank vorhanden ist, absorbiert werden muss, wenn das Tankfahrzeug verlangsamt wird. Während der Verzögerung neigt die Flüssigkeit dazu, sich weiter zu bewegen, bis sie auf die Stirnseite (Wand) des Tanks oder des Tankabteils trifft, wodurch ein Impuls und Wellen erzeugt werden, die von vorne nach hinten und in umgekehrter Richtung verlaufen, bis die innere Reibung in den Stoffen die kinetische Energie absorbiert hat. Die Reduzierung des Fassungsraums der Tankabschnitte und des Füllgutvolumens begrenzt die Entwicklung eines Impulses, und Schwallwände helfen, die kinetische Energie des Stoffes bei der Verzögerung aufzunehmen. Als Alternative zur Verringerung des Fassungsraums der Tankabschnitte und des Füllgutvolumens haben Forschungen zur Entwicklung eines Systems mit einem unter Druck stehenden, mit Gas gefüllten Sack auf der Flüssigkeit im Tank geführt, der die Bewegung des Stoffes verhindert, während die kinetische Energie von den Bremsen des Fahrzeugs aufgenommen wird. Durch die Eliminierung des Impulses wird die Fahrzeugstabilität verbessert. Das System soll Impulse durch Flüssigkeitsschwall eliminieren und seitliches Schwappen während der Kurvenfahrt verhindern, wodurch die Gefahr des Umkippens reduziert wird.
10. Die Präsentation erfolgt durch Herrn Eenkhoorn (Niederlande), der die Forschungen durchgeführt und das System der stabilisierenden Säcke selbst entwickelt hat. Diverse Themen werden angesprochen, insbesondere Fragen betreffend Reinigung, Füllungsgrad, Durchlässigkeit und Chemikalienbeständigkeit des Werkstoffs, Lebensdauer des Werkstoffs, Brandverhalten, Druckentlastung und Prüfungen. Die aus der Forschung resultierende Arbeit mit detaillierteren

Informationen wird den Teilnehmern der Arbeitsgruppe zur weiteren Prüfung zur Verfügung gestellt.

11. Es wird erwähnt, dass diese neue innovative Technik die Sicherheit während der Beförderung verbessern und darüber hinaus auch in anderen Bereichen als der Gefahrgutbeförderung eingesetzt werden könnte. Neben einer möglichen Verbesserung der Sicherheit könne das System auch wirtschaftliche und umwelttechnische Vorteile mit sich bringen. Es herrscht die Auffassung, dass die spezifischen Fragen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter eingehender geprüft werden sollten.

TOP 5: Änderung des Abschnitts 1.2.1 – Begriffsbestimmungen

Informelles Dokument: INF.7 (ITCO)

12. Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks befinden sich in vielen Fällen im Eigentum von Investmentgesellschaften, die den Tank einstellen. Die Tanks werden dann zur Nutzung an einen Betreiber vermietet oder geleast. Gemäß der Begriffsbestimmung von "Betreiber eines Tankcontainers/ortsbeweglicher Tank" ist der Betreiber das Unternehmen, auf dessen Namen der Tank eingestellt ist. Die meisten Tankcontainer/ortsbeweglichen Tanks werden jedoch vom Eigentümer und nicht vom Betreiber eingestellt. Dies kann zu Missverständnissen bei den Vollzugsbehörden führen, die verpflichtet sind, sich an den Verantwortlichen zu wenden.
13. Es wird darauf hingewiesen, dass dem Eigentümer gemäß den Vorschriften keine spezifischen Pflichten zufallen und dass die Einführung einer Begriffsbestimmung von "Eigentümer eines Tankcontainers/ortsbeweglichen Tanks" keinen Mehrwert bringen würde. Die vorgeschlagene Änderung der Begriffsbestimmung von "Betreiber eines Tankcontainers/ortsbeweglichen Tanks" wird wie folgt angenommen (neuer Wortlaut unterstrichen, gestrichener Wortlaut durchgestrichen dargestellt):

"Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, in auf dessen Namen der Tankcontainer oder der ortsbewegliche Tank verwendet oder betrieben wird ~~eingestellt oder sonst zum Verkehr zugelassen ist.~~"
14. Im RID betrifft die Begriffsbestimmung auch den Betreiber von Kesselwagen. Eine Änderung, die derjenigen für ortsbewegliche Tanks/Tankcontainer entspricht, würde zu Folgeänderungen für Kesselwagen führen, bei denen auch der im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bestimmte Begriff "Halter" verwendet wird.
15. ITCO wird gebeten, zu einer zukünftigen Tagung ein offizielles Dokument einzureichen.

TOP 6: Bericht der 8. Tagung der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Informelle Dokumente: INF.9 (Vereinigtes Königreich)
INF.23 (Europäische Union)

16. Der Vorsitzende der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks gibt einen Überblick über die Arbeiten der 8. Tagung vom 2. bis 4. Mai in London sowie über die Arbeiten ihrer Untergruppe zu Abschnitt 1.8.6 in Prag. Insbesondere wird daran erinnert, dass Verwaltungssysteme vorgesehen seien, die ein nationales System für die Benennung von Prüfstellen als Alternative zur Akkreditierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020 ermöglichen sollen. Aus Zeitgründen seien die Folgearbeiten zu Abschnitt 1.8.7 und Kapitel 6.8 auf die nächste Tagung verschoben worden.

17. Im informellen Dokument INF.23 äußert die Europäische Kommission Bedenken zu gewissen verwendeten Begriffen, die ihr angesichts der Rechtstexte der Europäischen Union unangemessen erscheinen. Insbesondere die Begriffe der "gegenseitigen Anerkennung" (mutual recognition) und der "Beförderung" werden genannt. In Bezug auf den Begriff der "gegenseitigen Anerkennung" (mutual recognition) weist der Vorsitzende der informellen Arbeitsgruppe darauf hin, dass in den UNECE-Fahrzeugregelungen der Begriff "reciprocal recognition" verwendet werde (im Deutschen jedoch auch mit gegenseitiger Anerkennung übersetzt), was jegliche Missverständnisse womöglich aus der Welt schaffen könne.
18. Es wird darauf hingewiesen, dass die derzeitigen Vorschläge für das ADR besser geeignet sind als für das RID und dass mehr Arbeit erforderlich ist, um die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen außerhalb des Einstellungslandes zu berücksichtigen. Es wird erkannt, dass mehr Input von RID-Experten erforderlich ist. Die Entscheidung, wie dieser Input am besten eingeholt werden kann, wird jedoch erst später getroffen. Ferner wird anerkannt, dass bei den Arbeiten auch das 4. Eisenbahnpaket berücksichtigt werden muss.
19. Die nächste Tagung der informellen Arbeitsgruppe ist für den 10. bis 12. Dezember in London geplant, wo auch der von der Untergruppe überarbeitete Abschnitt 1.8.6 geprüft werden wird. Es ist geplant, für die Frühjahrstagung 2019 der Gemeinsamen Tagung einen endgültigen Textvorschlag einzureichen. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt die Fortsetzung der Arbeiten vorbehaltlich der Zustimmung der Gemeinsamen Tagung.

TOP 7: Befüllung von Tankköpern mit Abschnitten, deren Fassungsraum mehr als 7500 Liter beträgt

Informelles Dokument: INF.11 (Schweiz)

20. Gemäß Unterabschnitt 1.4.3.3 e) hat der Befüller eines Tanks, eines Batteriewagens/Batterie-Fahrzeugs oder eines Gascontainers mit mehreren Elementen (MEGC) sicherzustellen, dass der höchstzulässige Füllungsgrad oder die höchstzulässige Masse nicht überschritten wird. In Absatz 4.3.2.2.4 ist jedoch auch ein minimaler Füllungsgrad für Fälle vorgeschrieben, in denen der Tank zur Verhinderung von Flüssigkeitsschwall nicht in Abschnitte von höchstens 7500 l Fassungsraum unterteilt ist. Es wird beantragt, den Begriff "höchstzulässige(n)" in Unterabschnitt 1.4.3.3 e) zu streichen, um den Befüller zu verpflichten, in den anwendbaren Fällen auch den minimalen Füllungsgrad zu beachten.
21. Es wird daran erinnert, dass die Liste der Pflichten nicht vollständig ist, was aus dem Wortlaut "insbesondere" geschlossen werden kann, und dass eine Textänderung nicht zwingend erforderlich ist. Dennoch herrscht unter den Experten allgemeine Zustimmung für den in dem Dokument formulierten Antrag.

Antrag 4

1.4.3.3 Der Absatz e) erhält folgenden Wortlaut (gestrichene Textteile sind durchgestrichen dargestellt):

"e) hat beim Befüllen des Tanks den ~~höchstzulässigen~~ Füllungsgrad oder die ~~höchstzulässige~~ Masse der Füllung je Liter Fassungsraum für das Füllgut einzuhalten;"

TOP 8: Klarstellung des erforderlichen Schutzes für Armaturen und Ausrüstungsteile, die am oberen Teil von Saug-Druck-Tanks für Abfälle montiert sind

Informelles Dokument: INF.17 (Vereinigtes Königreich)

22. Bei der Frühjahrstagung der Gemeinsamen Tagung wurde in der Tank-Arbeitsgruppe die Frage aufgeworfen, ob der Absatz 6.8.2.1.28 über den Schutz der Einrichtungen auf der Oberseite des Tanks gegen Beschädigung bei einem Überrollen durch die Anforderungen des Kapitels 6.10 ergänzt oder geändert wird. Nach einem kurzen Meinungs austausch wurde klar, dass die Experten hier unterschiedlicher Ansicht waren. Da die aufgeworfene Frage sich nicht auf ein schriftliches Dokument stützte, hat das Vereinigte Königreich zur Erleichterung der weiteren Diskussion das informelle Dokument INF.17 eingereicht.
23. Es wird erklärt, dass die Vorschriften zwei Szenarien behandeln. Gemäß dem ersten Szenario in Absatz 6.8.2.1.28 müssen die Einrichtungen und Ausrüstungsteile auf der Oberseite des Tanks gegen Beschädigung bei einem eventuellen Überrollen geschützt sein. Gemäß dem zweiten Szenario in Absatz 6.8.2.2.1 müssen die Ausrüstungsteile während der Beförderung und Handhabung gegen Losreißen oder Beschädigung gesichert sein. Im zweiten Fall kann dies durch die Anordnung der Ausrüstungsteile in einem sogenannten "geschützten Bereich" gemäß Unterabschnitt 6.10.3.1 sichergestellt werden. Dennoch können die Vorschriften missverstanden werden. Während einer früheren Diskussion in der Tank-Arbeitsgruppe bei der Herbsttagung 2011 war die Mehrheit der Experten der Ansicht, dass der Absatz 6.8.2.1.28 und die Sondervorschrift TE 19 auf Saug-Druck-Tanks für Abfälle anwendbar sind.
24. Einige Experten geben an, es sei in ihren Ländern üblich, keinen Überrollschutz einzubauen, da der Schutz bereits durch die Anbringung der Ausrüstungsteilen in "geschützten Bereichen" gewährleistet sei, andere Experten wiederum betonen das Gegenteil. Es wird gesagt, dass in einigen Fällen Überrollbügel die Bewegung der Saugarme einschränken, dass die Ausrüstungsteile durch Saugarme oder durch die vorgegebenen Auslegung des Tankfahrzeugs geschützt würden, dass die Fülle der Ausrüstungsteile auf der Oberseite des Tanks den Einbau eines geeigneten Schutzes verhindere, und dass die Stabilität des Tankfahrzeugs im Betrieb als weniger überrollgefährdet angesehen werde. Anderen Arten von Saug-Druck-Tanks für Abfälle, wie z. B. Aufsetztanks und Tankcontainer, könnte jedoch ein solcher Schutz durch das Fahrzeug fehlen oder seien anfälliger für Schäden durch Überrollen.
25. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Standpunkte wird beschlossen, dass für die weitere Diskussion dieses Themas vom Vereinigten Königreich zu einer späteren Tagung ein offizielles Dokument eingereicht wird.

TOP 9: Prüfungen von Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC

Informelle Dokumente: INF.18 (Frankreich)
INF.25 (Polen)

26. Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC, deren Elemente aus Tanks bestehen, sind wiederkehrenden Prüfungen zu unterziehen. Die Fristen hierfür sind in den Absätzen 6.8.3.4.12 bis 6.8.3.4.6 enthalten. Absatz 6.8.3.4.6 legt die spezifische Frist für Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase fest. Da aber tiefgekühlt verflüssigte Gase nicht zur Beförderung in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC zugelassen sind, würde die normale Frist gemäß Unterabschnitt 6.8.2.4 gelten. Die vorgeschlagene Korrektur, einschließlich des im informellen Dokument INF.25 vorgeschlagenen neuen Verweises auf Absatz 6.8.2.4.3, wird angenommen.

Antrag 5

6.8.3.4.12 Der vorletzte Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist unterstrichen, gestrichener Wortlaut durchgestrichen dargestellt):

"Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge oder MEGC, deren Elemente aus Tanks bestehen, sind danach in Abständen gemäß ~~Absatz 6.8.3.4.6~~ den Absätzen 6.8.2.4.2 und 6.8.2.4.3 zu prüfen.

TOP 10: Beförderung von Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC nach Ablauf der Frist für die Zwischenprüfung

Informelles Dokument: INF.20 (Polen)

27. Gemäß Absatz 4.3.2.3.7 dürfen Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC, die vor Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat nach Ablauf der Frist befördert werden. Absatz 6.8.2.4.3 ermöglicht die Durchführung dieser Zwischenprüfungen innerhalb von drei Monaten nach dem festgelegten Datum und ist somit anwendbar. Dies spiegelt sich in Absatz 4.3.2.3.7 jedoch nicht entsprechend wider.
28. Es wird daran erinnert, dass die Dreimonatsregel für die Zwischenprüfung eingeführt worden sei, um eine Zwischenprüfung zu gewährleisten, die zeitlich sinnvoll zwischen den wiederkehrenden Prüfung eingeplant ist, und um gleichzeitig eine gewisse Flexibilität bei der Durchführung der Zwischenprüfung zu ermöglichen. Einige Experten sind der Ansicht, dass diese Inkohärenz beseitigt werden sollte. Polen wird gebeten, zu einer zukünftigen Tagung ein offizielles Dokument zu diesem Thema einzureichen.
