



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

OTIF/RID/RC/2019-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154/Add.1)

15. April 2019

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 18. bis 22. März 2019

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 18. bis 20. März 2019 in Bern 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 Erörterung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, bestehend aus 26 Experten aus 13 Staaten und 4 Nichtregierungsorganisationen, der Europäischen Union (Europäische Kommission und Eisenbahnagentur der Europäischen Union), hat die folgenden offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2019/1 (Belarus)
- OTIF/RID/RC/2019/3 (Belgien)
- OTIF/RID/RC/2019/6 (ITCO)
- OTIF/RID/RC/2019/7 (Rumänien)
- OTIF/RID/RC/2019/17 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2019/18 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2019/19 (Polen)

Informelle Dokumente:

- INF.5 (Vereinigtes Königreich)
- INF.11 (Vereinigtes Königreich)
- INF.12 (Vereinigtes Königreich)
- INF.13 (Vereinigtes Königreich)
- INF.14 (Niederlande)
- INF.16 (UIP)
- INF.19 (Deutschland)
- INF.21 (Niederlande)
- INF.25 (Europäische Kommission)
- INF.29 (Vereinigtes Königreich)

3. Aus Zeitgründen können die informellen Dokumente INF.30 und INF.31 (Vereinigtes Königreich) nicht diskutiert werden. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt fest, dass das Dokument OTIF/RID/RC/2019/2 von der Normen-Arbeitsgruppe diskutiert wird, bevor es im Plenum behandelt wird.

TOP 1: Änderung des Absatzes 6.8.2.5.1

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/1 (Belarus)

Informelles Dokument: INF.29 (Vereinigtes Königreich)

4. Der Vorschlag zur Änderung des Absatzes 6.8.2.5.1 durch Ersetzen des englischen Begriffs "test" durch "inspection" findet breite Unterstützung und wird angenommen. Es wird erklärt, dass die wiederkehrende Prüfung (*periodic inspection*) und die Zwischenprüfung (*intermediate inspection*) mehrere Elemente, unter anderem eine oder mehrere Prüfungen (*tests*) umfassen und dass das Datum erst dann angebracht wird, wenn alle Elemente der Prüfung (*inspection*) mit positiven Ergebnissen abgeschlossen wurden.

Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Für die englischen Begriffe "inspection" und "test" wird in den deutschen Fassungen des RID und des ADR durchgängig der Begriff "Prüfung" verwendet, so dass die meisten der unter den Anträgen 1 und 2 aufgeführten Änderungen keine Auswirkungen auf die deutsche Fassung haben. Auf eine Darstellung des unveränderten Wortlauts wird daher verzichtet.

Antrag 1:

6.8.2.5.1 [Die Änderung zum neunten Spiegelstrich in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

5. Die Folgeänderungen im informellen Dokument INF.29 werden angenommen. Es wird jedoch beschlossen, dass der Ausdruck "Prüfung" ("*inspection*") im zehnten Spiegelstrich des Absatzes 6.8.2.5.1 und im achten Spiegelstrich des Absatzes 6.8.3.5.10 im Singular erscheinen sollte, da jede Angabe eines Datums von einem einzigen Sachverständigen oder einer einzigen Prüfstelle vorgenommen wird. Es wird auch vereinbart, dass der Wortlaut in der Sondervorschrift TT 6 des Abschnitts 6.8.4 d) weiter vereinfacht werden kann.

Antrag 2:

6.8.2.5.1 [Die Änderung zum zehnten Spiegelstrich in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

6.8.3.5.10 [Die Änderungen zum siebten und achten Spiegelstrich in der englischen und französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

(nur RID:)

6.8.3.5.11 [Die Änderung zum letzten Spiegelstrich der linken Spalte in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

(RID/ADR:)

6.8.4 d)

TT 6 erhält in der linken Spalte folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Kursivschrift und unterstrichen, gestrichener Text ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

"**TT 6** Die wiederkehrenden Prüfungen der Tanks, ~~einschließlich der Wasserdruckprüfung, sind~~ ist mindestens alle vier/drei Jahre durchzuführen.

TT 8 [Die Änderung zum ersten Unterabsatz in der englischen und französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

6.10.4 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Kursivschrift und unterstrichen, gestrichener Text ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

(RID:)

"**6.10.4** Saug-Druck-Tanks für Abfälle sind mindestens alle zweieinhalb Jahre zusätzlich zu ~~den~~ der Prüfungen nach Absatz 6.8.2.4.3 einer Prüfung des inneren Zustands zu unterziehen."

(ADR:)

"**6.10.4** Saug-Druck-Tanks für Abfälle sind bei festverbundenen Tanks oder Aufsetztanks mindestens alle drei Jahre und bei Tankcontainern und Tankwechsellaufbauten (Tankwechselbehältern) mindestens alle zweieinhalb Jahre zusätzlich zu ~~den~~ der Prüfungen nach Absatz 6.8.2.4.3 einer Prüfung des inneren Zustands zu unterziehen."

6. Zu der von Belgien im Plenum aufgeworfenen Frage wird beschlossen, dass der Begriff "außerordentliche Prüfung" ("*exceptional check*") in Absatz 6.8.2.4.4 durch "*exceptional inspection*" ersetzt werden sollte. Da kein offizieller Antrag für die Änderung vorliegt, wird vorgeschlagen, dass die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks, die im Juni 2019 in London zusammentreten wird, dies berücksichtigen sollte. Während der Diskussion wird festgestellt, dass weitere Folgeänderungen im Zusammenhang mit der Änderung von "*test(s)*" in

"inspection(s)" erforderlich sind. Es wird vereinbart, auch diese Prüfung der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks zu übertragen.

TOP 2: Anwendung des Unterabschnitts 6.7.1.3: Beförderung eines der UN-Nummer 3160 zugeordneten Stoffes in ortsbeweglichen Tanks T50

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/3 (Belgien)

7. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass Trifluorchlorethylen, das der UN-Nummer 3160 zugeordnet ist, mit einer vorläufigen Genehmigung gemäß Absatz 6.7.1.3 des IMDG-Codes in ortsbeweglichen Tanks befördert werden darf. Belgien hat von einem Absender den Antrag erhalten, eine vorläufige Genehmigung für den Landtransport zu erteilen, da das Ursprungsland nun Belgien ist.
8. Es wird auch festgestellt, dass die vorläufige Genehmigung nach dem IMDG-Code erteilt wurde, um die Beförderung während des Antragsverfahrens auf Einführung anwendbarer Vorschriften in die Regelwerke zu ermöglichen.
9. Ein Antrag auf Zuordnung einer Anweisung für ortsbewegliche Tanks für diesen Stoff sollte dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterbreitet werden.

TOP 3: Begriffsbestimmung von Betreiber eines Tankcontainers

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/6 (ITCO)

10. Das "Unternehmen, auf dessen Namen der Tankcontainer oder der ortsbewegliche Tank eingestellt ist", ist oft ein Finanzunternehmen, wie eine Leasinggesellschaft oder eine Bank, welches die Sicherheitspflichten des Betreibers eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks nicht erfüllen kann. Der Tank wird durch einen rechtsgültigen Vertrag zwischen dem eingetragenen Eigentümer, z. B. der Bank oder Leasinggesellschaft, und dem Betreiber des Tankcontainers oder des ortsbeweglichen Tanks geleast oder anderweitig finanziell zur Verfügung gestellt.
11. ITCO hatte der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2018 das informelle Dokument INF.7 unterbreitet, das von der Tank-Arbeitsgruppe erörtert wurde. Damals wurde festgestellt, dass die Begriffsbestimmung im RID auch den Betreiber von Kesselwagen und indirekt den Halter von Kesselwagen betrifft. ITCO wurde um Prüfung gebeten, ob die Änderung Probleme für den Betreiber oder Halter eines Kesselwagens schaffen würde.
12. Die UIP erklärt, dass der Betreiber eines Kesselwagens auch das Unternehmen sei, das den Kesselwagen einstellt, und dass die von ITCO vorgeschlagene Änderung das Verständnis der Begriffsbestimmung im Falle des Betreibers oder Halters eines Kesselwagens nicht verbessern würde. Nach Prüfung mehrerer alternativer Optionen kommt die Arbeitsgruppe zu keinem Ergebnis. Es wird beschlossen, das Dokument auf der Tagesordnung der nächsten Sitzung zu belassen.
13. In Abwesenheit des Vertreters von ITCO werden die folgenden Optionen und Ideen für die zukünftige Diskussion erörtert.

(ADR:)

"Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, in auf dessen Namen der Tankcontainer oder der ortsbewegliche Tank betrieben wird eingestellt oder sonst zum Verkehr zugelassen ist."

oder

"Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, das einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank betreibt. Wenn der Betreiber nicht Eigentümer ist, ist der Betreiber das Unternehmen, an das der Tankcontainer oder der ortsbewegliche Tank vermietet oder anderweitig durch einen rechtsverbindlichen Vertrag zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird."

oder

"Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, das Eigentümer des Tankcontainers oder des ortsbeweglichen Tanks ist oder dessen Nutzungsrecht hat."

(RID:)

"Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens: Das Unternehmen, in auf dessen Namen der Tankcontainer, der ortsbewegliche Tank oder der Kesselwagen betrieben wird eingestell ~~oder sonst zum Verkehr zugelassen ist.~~"

oder

"Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens: Das Unternehmen, das einen Tankcontainer, einen ortsbeweglichen Tank oder einen Kesselwagen betreibt. Wenn der Betreiber nicht Eigentümer ist, ist der Betreiber das Unternehmen, an das der Tankcontainer, der ortsbewegliche Tank oder der Kesselwagen vermietet oder anderweitig durch einen rechtsverbindlichen Vertrag zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird."

oder

"Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, auf dessen Namen der Tankcontainer oder ortsbewegliche Tank betrieben wird.

Betreiber eines Kesselwagens: Das Unternehmen, auf dessen Namen der Kesselwagen eingestellt oder sonst zum Verkehr zugelassen ist."

TOP 4: Änderungsanträge in Bezug auf die Verwendung der Begriffe "Risiko" und "Gefahr" im Rahmen des RID/ADR/ADN

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/7 (Rumänien)

14. Die Änderungsvorschläge zu den Kapiteln 4.3, 6.8 und 6.10 werden auf den während der Vorstellung des Dokuments im Plenum geäußerten Wunsch der Gemeinsamen Tagung erörtert. Zu Kapitel 4.3 wird die Auffassung vertreten, dass die für die deutsche und englische Fassung vorgeschlagene Änderung ("ohne zusätzliche Gefahren" ersetzen durch: "ohne andere Nebengefahren") gerechtfertigt sein könnte, dass aber die entsprechende Änderung in der französischen Fassung weniger einfach ist und mehr Diskussion erfordert. Was die Änderungen zu den Kapiteln 6.8 und 6.10 betrifft, so wird die Auffassung vertreten, dass bei mechanischen Konstruktionen der Begriff "Risiko" zweckmäßiger ist als "Gefahr".
15. Der Vertreter Rumäniens erklärt, dass er die vorgebrachten Bemerkungen der nächsten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Begriffsbestimmungen von "Risiko" und "Gefahr" im Rahmen des RID/ADR/ADN zur weiteren Prüfung vorlegen wird.

TOP 5: Klarstellung des erforderlichen Schutzes für die Armaturen und Ausrüstungsteile, die im oberen Teil von Saug-Druck-Tanks für Abfälle angebracht sind

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/17 (Vereinigtes Königreich)

16. Für den Schutz von Ausrüstungsteilen, die auf der Oberseite des Tanks angebracht sind, gelten im Allgemeinen zwei Argumente, und zwar in Absatz 6.8.2.1.28 zum Schutz gegen Überrollen und in Absatz 6.8.2.2.1 zum Schutz gegen Losreißen oder Beschädigung während der Beförderung oder Handhabung. Bei Saug-Druck-Tanks für Abfälle ist gemäß Unterabschnitt 6.10.3.1 ein Schutz gegen Losreißen während der Beförderung und Handhabung gegeben, wenn die Ausrüstungsteile in einem so genannten "geschützten Bereich" gemäß Absatz 6.10.1.1.1 angeordnet sind. Der Unterabschnitt 6.10.3.1 ist jedoch so abgefasst, dass er nicht den in Absatz 6.8.2.1.28 geforderten Überrollschutz berücksichtigt.
17. Es werden zwei Ansichten geäußert. Zum einen würden die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.28 nicht durch Vorschriften des Kapitels 6.10 ersetzt und die Anwendung des Absatzes 6.8.2.1.28 werde in Absatz 6.10.1.2.1 nicht ausgeschlossen, weshalb auf der Grundlage des Wortlauts des ADR geschlossen werden könne, dass Saug-Druck-Tanks für Abfälle den Absatz 6.8.2.1.28 erfüllen müssen. Zum anderen sei die Anwendbarkeit des Absatzes 6.8.2.1.28 nie beabsichtigt gewesen, wenn Ausrüstungsteile in einem so genannten "geschützten Bereich" angeordnet sind.
18. Von einigen Experten wird auch festgestellt, dass es nur eine begrenzte Anzahl von Unfällen gegeben habe und dass bei Unfällen mit Tanks ohne Schutz kein Ladegutaustritt aufgrund beschädigter Ausrüstungsteile gemeldet worden sei. Einige bestimmte Bauarten könnten jedoch von einem zusätzlichen Schutz profitieren, während in anderen Fällen die Ausrüstungsteile durch andere Elemente wie Schlauchtrommeln oder Saugausleger geschützt seien.
19. Nach der Diskussion ist es nicht möglich, zu einem Ergebnis zu kommen. Es wird jedoch vereinbart, dass eine Klarstellung des Textes vorgenommen werden sollte, um eine gemeinsame Auslegung zu gewährleisten. Das Vereinigte Königreich wird im Namen der Arbeitsgruppe gebeten, ein überarbeitetes Dokument für eine spätere Tagung unter Berücksichtigung der vorgebrachten Bemerkungen vorzulegen.

TOP 6: Bericht der 9. Sitzung der informellen Arbeitsgruppe über die Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/18 (Vereinigtes Königreich)

Informelle Dokumente: INF.11, INF.12 und INF.13 (Vereinigtes Königreich)
INF.21 (Niederlande)
INF.25 (Europäische Kommission)

20. Der Vorsitzende der informellen Arbeitsgruppe stellt die Dokumente der informellen Arbeitsgruppe vor. Die informelle Arbeitsgruppe ist seit der letzten Tagung der Gemeinsamen Tagung zweimal zusammengetreten. Das Dokument OTIF/RID/RC/2019/18 und das informelle Dokument INF.11 enthalten die Berichte über diese Sitzungen. Besonderes Augenmerk wird auf das informelle Dokument INF.12 gelegt, das in der Anlage I die Grundprinzipien enthält, auf deren Grundlagen die Arbeiten durchgeführt wurden. Es wird jedoch die Auffassung vertreten, dass es für die Diskussionen hilfreich wäre, wenn ein Überblick über die Hauptziele des Projekts gegeben würde, nämlich die Festlegung eines gemeinsamen Ansatzes der gegenseitigen Anerkennung von Verwaltungskontrollen und Verfahren für Konformitätsbewertungen, Bauartzulassungen und Prüfungen, wodurch:
 - a) die Prüfstellen auf der Grundlage der Norm EN ISO/IEC 17020 zugelassen werden und von anderen RID-Vertragsstaaten/ADR-Vertragsparteien anerkannt werden können;

- b) diese Stellen eindeutig für die Überprüfung der Konformität des vollständigen Tanks verantwortlich gemacht werden, unabhängig davon, wo die verschiedenen Bauteile hergestellt werden, und
- c) unter bestimmten Umständen eine Inbetriebnahmeprüfung eingeführt wird, um sicherzustellen, dass die Vorschriften des RID/ADR erfüllt werden.
21. Es wird festgestellt, dass seit der letzten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe einige Fragen offen und Vorbehalte bestehen geblieben sind. Das informelle Dokument INF.13 enthält die vollständig umformulierten Abschnitte 1.8.6, 1.8.7 und die Änderungen zu Kapitel 6.8. Die Fragen und Vorbehalte in eckigen Klammern werden von der Tank-Arbeitsgruppe behandelt.
22. Im informellen Dokument INF.21 wird auf die Vorteile eines nationalen Zulassungssystems für Prüfstellen hingewiesen. Der Experte der Niederlande vertritt die Ansicht, dass in den Niederlanden Systeme, die auf den grundlegenden Anforderungen der Norm ISO 17020 basieren, mit sehr guten Ergebnissen zur Anwendung kommen.
23. Die Vertreterin der Europäischen Kommission stellt das informelle Dokument INF.25 vor, in dem verschiedene Änderungen vorgeschlagen werden, um das ordnungsgemäße Funktionieren der Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte (Richtlinie 2010/35/EU)¹ zu gewährleisten. Insbesondere die Diskussion über ein nationales System zur Zulassung von Prüfstellen führt zu der folgenden Neuformulierung des Absatzes 1.8.6.2.1:
- "1.8.6.2.1** Wenn die zuständige Behörde eine Prüfstelle zulässt, muss sich das Zulassungsverfahren auf der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) Typ A oder, sofern dies in Kapitel 6.2 erlaubt ist, Typ B stützen.
- Mit Ausnahme der Fälle, in denen Unterabschnitt 6.2.2.11, 6.2.3.6 und Abschnitt 6.8.4 Sondervorschriften TA 4 und TT 9 gelten, können die zuständigen Behörden entscheiden, keine Akkreditierung gemäß der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 zu verwenden. Unter diesen Umständen muss die zuständige Behörde alle erforderlichen schriftlichen Nachweise vorlegen, die für die Überprüfung der Kompetenz und Unabhängigkeit der Prüfstellen gemäß Absatz 1.8.6.2.4 notwendig sind.
- Wenn die zuständige Behörde keine Prüfstellen zulässt und diese Aufgaben selbst durchführt, muss sie die Vorschriften des Unterabschnitts 1.8.6.3 erfüllen."
24. Nach der Überarbeitung des informellen Dokuments INF.13 und der Berücksichtigung des oben wiedergegebenen Wortlauts sind die Experten der Tank-Arbeitsgruppe der Ansicht, dass aus technischer Sicht Vertrauen in die Wirksamkeit der Änderungen bestehen könnte. Einige Formulierungen müssen vor allem aus redaktionellen Gründen in eckigen Klammern verbleiben, während ein Punkt, der die Arbeit der Prüfstellen auf anderen Hoheitsgebieten betrifft, noch diskutiert werden muss.
25. Da bei dieser Tagung der vollständige Satz von Änderungsanträgen erstmals vorliegt, wird die Auffassung vertreten, dass die Auswirkungen des vorgeschlagenen Wortlauts bei der nächsten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe, die vom 12. bis 14. Juni 2019 in London stattfinden wird, weiter geprüft werden sollten. Die Delegierten werden gebeten, die Vorschläge zu prüfen und der informellen Arbeitsgruppe rechtzeitig Bemerkungen vorzulegen, damit der Text bei dieser Sitzung im Hinblick auf die Annahme bei der Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung fertiggestellt werden kann.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0035&from=EN>.

TOP 7: Beförderung von Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC nach Ablauf der Frist für die Zwischenprüfung

Dokument: OTIF/RID/RC/2019/19 (Polen)

26. Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2016 wurde eine Änderung des Absatzes 4.3.2.3.7 angenommen, um die Beförderung für einen zusätzlichen Monat nach Ablauf der nächsten wiederkehrenden Prüfung zu ermöglichen, wenn der Tank vor diesem Datum befüllt wurde. Diese Option wurde jedoch bei der Zwischenprüfung nicht berücksichtigt, obwohl gemäß Absatz 6.8.2.4.3 die Zwischenprüfung 3 Monate vor oder nach dem festgelegten Datum erfolgen kann, wodurch also 3 Monate hinzugefügt werden.
27. Polen schlägt Änderungen zu Absatz 4.3.2.3.7 vor, um die Beförderung von Tanks, die vor dem festgelegten Datum für die Zwischenprüfung (basierend auf dem Datum der vorherigen Prüfung) befüllt wurden, bis zu 3 Monate nach diesem Datum zuzulassen, so dass die in Absatz 6.8.2.4.3 genannten drei Monate eingeräumt werden.
28. Es entwickelt sich eine Diskussion über die genaue Bedeutung des Wortlauts "innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem festgelegten Datum" im ersten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.4.3. Es wird erklärt, dass die Absicht darin bestand, Zwischenprüfungen bis zu drei Monaten nach dem festgelegten Datum durchführen zu können, dass der Tank jedoch ab dem festgelegten Datum nicht mehr für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden darf.
29. Der Vorschlag wird grundsätzlich angenommen, die Arbeitsgruppe vertritt jedoch die Auffassung, dass der Wortlaut weiter verbessert werden könnte, und beschließt, ihn bis zu seiner redaktionellen Überprüfung vorläufig in eckige Klammern zu setzen.

Antrag 3:

4.3.2.3.7 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist **in Fettdruck und unterstrichen**, gestrichener Text ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

"**4.3.2.3.7** Nach Ablauf der Frist für die **des Datums, das für die** in den Absätzen 6.8.2.4.2, **6.8.2.4.3**, 6.8.3.4.6 und 6.8.3.4.12 vorgeschriebene Prüfung **festgelegt ist**, dürfen Kesselwagen, abnehmbare Tanks, Batteriewagen (RID) / festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge (ADR), Tankcontainer, Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehälter) und MEGC weder befüllt noch zur Beförderung aufgegeben werden.

Jedoch dürfen Kesselwagen, abnehmbare Tanks, Batteriewagen (RID) / festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge (ADR), Tankcontainer, Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehälter) und MEGC, die vor ~~Ablauf der Frist für die~~ **dem festgelegten Datum der letzten** wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, in folgenden Fällen befördert werden:

- a) innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat nach ~~Ablauf dieser Frist~~ **dem festgelegten Datum der letzten wiederkehrende Prüfung**,
- b) sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgesehen ist, innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten nach ~~Ablauf dieser Frist~~ **dem festgelegten Datum der letzten wiederkehrende Prüfung**, um die Rücksendung von gefährlichen Stoffen zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum ordnungsgemäßen Recycling zu ermöglichen. Im Beförderungspapier muss auf diese Ausnahme hingewiesen werden.;
- c) **innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten nach dem in Absatz 6.8.2.4.3 festgelegten Datum der Zwischenprüfung.]**

TOP 8: Prüfung der Druckentlastungsventile von Flüssiggas (LPG)-Tankfahrzeugen im Rahmen der Zwischenprüfungen

Informelles Dokument: INF.5 (Vereinigtes Königreich)

30. Die Tank-Arbeitsgruppe wird über die vorläufigen Ergebnisse des Prüfprogramms für Druckentlastungsventile an LPG-Tankfahrzeugen im Vereinigten Königreich informiert. Ziel des Prüfprogramms sei es, Informationsgrundlagen aufzubauen, die es den Prüfstellen bei Zwischenprüfungen ermöglichen, anstelle einer physikalischen Prüfung von Druckentlastungsventilen (wie dies in der Norm EN 12972:2007 und 2018 gefordert wird) eine Überprüfung der Dokumentation oder der Kennzeichnung des Ansprechdrucks von Druckentlastungsventilen (wie dies nach der Norm EN 14334:2014 zugelassen ist) zu begründen. Im Rahmen des Prüfprogramms seien bisher 145 Ventile geprüft worden, von denen nur eines einen abweichenden Öffnungsdruck aufgewiesen habe. Dieses verbleibende Ventil habe sich bei einem Druck unter seinem angegebenen Ansprechdruck geöffnet (und wieder geschlossen), was vermutlich darauf zurückzuführen sei, dass das Ventil vor der Installation falsch eingestellt wurde. Mit Ausnahme dieses Falls hätten alle Druckentlastungsventile einwandfrei funktioniert.
31. Die Arbeitsgruppe dankt dem Vereinigten Königreich für die Informationen. Es wird festgestellt, dass nach der Norm EN 12493 gebaute Tanks auf der Grundlage der Norm EN 14334 geprüft werden können, was eine Sichtprüfung des Druckentlastungsventils ermöglicht.

TOP 9: Zulassung ortsbeweglicher Tanks als Tankcontainer

Informelles Dokument: INF.14 (Niederlande)

32. Es kann argumentiert werden, dass die Zulassung von ortsbeweglichen Tanks als Tankcontainer für Prüfstellen, Benutzer und Vollzugsbehörden verwirrend sein kann, was das Risiko gefährlicher Situationen erhöht. Die Industrie ist jedoch der Ansicht, dass es bestimmte Vorteile einer doppelten Zulassung gibt (siehe Absatz 33), und es wird angedeutet, dass die doppelte Zulassung dann eingestellt wird, wenn die Vorteile einer Zulassung als Tankcontainer auch für ortsbewegliche Tanks gelten (siehe Absatz 34).
33. Folgende Argumente für eine doppelte Zulassung werden vorgetragen: Fehlen einer Anweisung für ortsbewegliche Tanks bei Eintragungen, die eine Tankcodierung haben; Zulässigkeit der Bodenentleerung von Tankcontainern, während für ortsbewegliche Tanks eine Obenentleerung vorgeschrieben ist; höherer Füllungsgrad für Tankcontainer.
34. Der Experte der Niederlande erklärt, dass eine Option darin bestehen könnte, zusätzliche Anweisungen für ortsbewegliche Tanks in die Tabelle A des Kapitels 3.2 aufzunehmen, die nur für die Verwendung im Landverkehr gelten und eindeutig als solche erkennbar sein sollten. Dasselbe könnte für eine oder mehrere Sondervorschriften gelten, die einen mit Tankcontainern vergleichbaren Füllungsgrad ermöglichen und die wiederum eindeutig als nur für die Verwendung im Landverkehr erkennbar sind. Es wird jedoch festgestellt, dass eine ordnungsgemäße Organisation der Tankanweisungen zur Erreichung dieses Ziels viel Arbeit erfordern würde und dass es zunächst eine grundsätzliche Einigung über diese Vorgehensweise geben sollte.
35. Mehrere Experten sind der Ansicht, dass dieser Ansatz positive Auswirkungen auf die Vermeidung von Doppelzulassungen haben würde. Die meisten Delegationen äußern den Standpunkt, dass Doppelzulassungen nicht mehr erteilt werden sollten. Es wird daher entschieden, dass keine Notwendigkeit besteht, das Projekt fortzusetzen.

TOP 10: Interpretation der Anforderungen der Norm EN 14025: Minstdurchmesser von Einstiegsöffnungen in Tanks

Informelles Dokument: INF.16 (UIP)

36. Nach der Norm EN 14025 müssen die Einstiegsöffnungen in Tanks einen Durchmesser von mindestens 500 mm aufweisen. Der Verweis in der Norm EN 14025:2008 auf die Norm EN 12561 lässt jedoch Standardflansche zu, die einen Außendurchmesser von etwas mehr als 500 mm, aber aufgrund der Wanddicke einen Innendurchmesser von 492 mm aufweisen. In der Vergangenheit wurden Kesselwagen mit Einstiegsöffnungen mit diesen Standardflanschen gebaut. Da aber der Verweis in der Norm EN 14025 nicht mehr enthalten ist, stellt sich die Frage, ob Standardflansche mit einem Innendurchmesser von 492 mm weiterhin verwendet werden dürfen.
37. Es wird festgestellt, dass der minimale Innendurchmesser von 500 mm eingehalten werden muss. Es wird erklärt, dass in diesem Fall für Kesselwagen, die nach der Norm EN 14025:2008 gebaut wurden, eine Übergangsvorschrift erforderlich sein könnte.

TOP 11: Unterabschnitt 6.9.1.3 RID/ADR: Heizeinrichtung an FVK-Tanks

Informelles Dokument: INF.19 (Deutschland)

38. Deutschland bittet um die Beantwortung einer Auslegungsfrage, ob Heizelemente an FVK-Tanks zulässig sind. Obwohl in den englischen und französischen Fassungen des Unterabschnitts 6.9.1.3 festgelegt wird, dass "Heizelemente für FVK-Tanks nicht verwendet werden dürfen", ist die Mehrheit der Ansicht, dass diese Tanks nicht mit Heizelementen ausgerüstet werden sollten, da diese Anforderung im Kapitel über die Auslegung und den Bau dieser Tanks erscheint.
-