



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

OTIF/RID/RC/2020-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1)

14. Oktober 2020

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 10. und 11. September und Genf, 14. bis 16. September 2020

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 am 10. und 11. September und vom 14. bis 16. September 2020 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 eine Videokonferenz abgehalten. Die relevanten Dokumente waren dem Plenum eingereicht und zur Erwägung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, bestehend aus 47 Sachverständigen aus 16 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen, hat die folgenden Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2020/1 (EIGA)
- OTIF/RID/RC/2020/6 (Sekretariat OTIF)
- OTIF/RID/RC/2020/7 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2020/12 (UIP/UIC)
- OTIF/RID/RC/2020/16 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2020/17 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2020/18 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2020/19 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2020/20 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2020/26 (Polen)
- OTIF/RID/RC/2020/31 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2020/32 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2020/33 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2020/34 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2020/35 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2020/45 (UIP)
- OTIF/RID/RC/2020/47 (Irland)
- OTIF/RID/RC/2020/48 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2020/49 (Vereinigtes Königreich)

Informelle Dokumente:

- INF.6/Rev.1(Vereinigtes Königreich)
- INF.9 (Sekretariat der OTIF)
- INF.13 (Niederlande)
- INF.15 (Belgien)
- INF.17 (EIGA)
- INF.33 (UIP)
- INF.43 (Belgien)
- INF.44(Belgien)
- INF.45 (ITCO)
- INF.46 (Deutschland)
- INF.54 (Vereinigtes Königreich)
- INF.56 (Polen)
- INF.57 (Vereinigtes Königreich)
- INF.63 (Vereinigtes Königreich)

I. Diskussionsergebnisse, für die eine Zustimmung der Gemeinsamen Tagung erforderlich ist

TOP 1: Besonders große Tankcontainer

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/6 (Sekretariat der OTIF)

Informelles Dokument: INF.45 (ITCO)

3. Das Dokument enthält zwei Fragen. Zur Frage der Befestigung von angeschweißten Anbauteilen am Tankkörper herrscht unter den Experten Konsens darüber, dass die Vorschriften das Schutzziel ausdrücken und für die Auslegung des Tanks nicht einschränkend sein sollten. Es wird eine allgemeinere neue Formulierung eingeführt, die sowohl für Tankcontainer als auch für Tankfahrzeuge geeignet ist. Es wird angemerkt, dass der Text für Kesselwagen in der französischen Sprachfassung verbessert werden könnte, indem der Wortlaut an den der englischen Fassung angeglichen wird.

Antrag 1 In Unterabschnitt 6.8.2.2.1 RID nach dem ersten Satz folgenden Satz in der rechten Spalte einfügen (neuer Text ist kursiv gedruckt):

Die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Verbindung mit dem Untergestell: Befestigung mittels Sattelblech zur Verteilung der dynamischen Kräfte;
- Stützen für Arbeitsbühne, Aufstiegsleiter, Ablassstutzen, Ventilbetätigung und andere kräfteübertragende Konsolen: Befestigung über eine angeschweißte Verstärkungsplatte;
- entsprechende Dimensionierung oder andere Schutzmaßnahmen (z. B. Sollbruchstelle).

Angeschweißte Bauteile müssen so am Tankkörper befestigt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird.

Antrag 2 In Unterabschnitt 6.8.2.2.1 RID nach dem ersten Satz folgenden Satz einfügen:

"Angeschweißte Bauteile müssen so am Tankkörper befestigt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird."

4. Zu Absatz 6.8.2.2.2.4 kann kein Konsens über die obligatorische Anbringung von 4-bar-Mannlochdeckeln an Tankcontainern erzielt werden. Insbesondere bei Tankcontainern für pulverförmige Stoffe mit dem Buchstaben "G" in der Tankcodierung wäre diese Anforderung, die wegen des Flüssigkeitsschwallts besteht, nicht gerechtfertigt. Ein Vorschlag, die vorgeschlagene Anforderung auf Tankcontainer mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern zu beschränken, wird nicht angenommen. Es wird vorgeschlagen, den Vorschlag zusammen mit einer möglichen Übergangsvorschrift bei der nächsten Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2020 erneut zu prüfen.

TOP 2 Wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung von Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

Dokumente: OTIF/RID/RC/2020/1 (EIGA)
OTIF/RID/RC/2020/7 (Frankreich)

5. Obwohl mehrere Experten der Meinung sind, dass der Absatz 6.8.3.4.6 nur eine Abweichung in Bezug auf die Häufigkeit der Zwischenprüfungen zwischen den wiederkehrenden Prüfungen und nicht zwischen der erstmaligen und der ersten wiederkehrenden Prüfung vorsieht, wird festgestellt, dass dies in der Praxis nicht auf diese Weise interpretiert wird. Tiefgekühlt verflüssigte Gase sind nicht ätzend und nicht giftig, was die längeren Zeiträume zwischen den Prüfungen rechtfertigen würde. Den Experten sind keine unerwünschten Auswirkungen oder gefährlichen Situationen bekannt, die darauf zurückzuführen sind, dass nach der erstmaligen Prüfung keine Zwischenprüfung durchgeführt wurde. Es besteht Einigkeit darüber, dass die Anforderungen für Tankcontainer geändert und dass Tankcontainer wie Kesselwagen und Tankfahrzeuge behandelt werden sollten.

Antrag 3 Der Absatz 6.8.3.4.6 erhält folgenden Wortlaut:

"6.8.3.4.6 An Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase:

- a) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.2 sind die wiederkehrenden Prüfungen
spätestens acht/sechs Jahre | spätestens acht Jahre
nach der Inbetriebnahme und danach mindestens alle 12 Jahre durchzuführen.
- b) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.3 sind die Zwischenprüfungen spätestens sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung durchzuführen."

Antrag 4 In Abschnitt 1.6.4 eine neue Übergangsvorschrift einfügen:

"1.6.4.55 Tankcontainer, die den ab 1. Januar 2023 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.3.4.6 nicht entsprechen, dürfen weiterverwendet werden, wenn nach dem 1. Juli 2023 spätestens alle sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung eine Zwischenprüfung durchgeführt wird."

TOP 3 Änderung des Absatzes 4.3.3.3.2 RID/ADR

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/26 (Polen)

6. Da die relevanten Informationen bereits in den Beförderungspapieren enthalten und auf den orangefarbenen Tafeln vorhanden sind, besteht Einigkeit darüber, den Absatz 4.3.3.3.2 für Tankfahrzeuge und Tankcontainer zu streichen. Vorbehalte werden jedoch bezüglich der so genannten Klapptafeln an Kesselwagen vorgebracht, die der Norm EN 15877-1:2012 entsprechen und in den Absätzen 4.3.3.4.1 a) und 6.8.3.5.7 beschrieben werden. Es wird vorgeschlagen, die Streichung auch für Kesselwagen zu übernehmen, sie jedoch vorerst in eckigen Klammern zu belassen, bis die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses die Streichung bestätigt.

Antrag 5 Den bestehenden Text des Absatzes 4.3.3.3.2 RID in eckige Klammern setzen und in die linke Spalte verschieben, damit er nur für Kesselwagen und Batteriewagen gilt (neuer Text ist kursiv gedruckt, gestrichener Text durchgestrichen dargestellt):

<p>["Bei der Übergabe zur Beförderung der Tanks, Kesselwagen oder Batteriewagen oder MEGC dürfen nur die für das tatsächlich oder – wenn entleert – für das zuletzt eingefüllte Gas geltenden Angaben nach Absatz 6.8.3.5.6 sichtbar sein; alle Angaben für die anderen Gase müssen verdeckt sein (siehe Norm EN 15877-1:2012 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen – Teil 1: Güterwagen)."]</p>	<p>(gestrichen)</p>
---	---------------------

Antrag 6 Der Absatz 4.3.3.3.2 ADR erhält folgenden Wortlaut:

"4.3.3.3.2 (gestrichen)".

TOP 5 Wärmeisolierung von Tanks (Sondervorschrift TE 14 des Abschnitts 6.8.4)

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/31 (Russische Föderation)

Informelles Dokument: INF.9 (Sekretariat der OTIF)

7. Es wird erläutert, dass in einigen Fällen das Heizsystem an der Außenseite des Tankkörpers angebracht ist und dass an solchen Stellen die äußere Oberfläche des Heizelements mit geeignetem Isoliermaterial isoliert werden sollte.
8. Die Arbeitsgruppe stimmt dem Grundsatz des Vorschlags zu, jedoch werden weitere redaktionelle Änderungen vorgenommen. Insbesondere die Verwendung von "und/oder" ist Gegenstand der Diskussion, wobei in der englischen und französischen Sprache "or" bzw. "ou" vorzuziehen wäre, während im Deutschen "oder" zu "das eine oder das andere" führen würde. Schließlich wird beschlossen, "und/oder" beizubehalten, da dieser Wortlaut bereits an mehreren Stellen in den Vorschriften erscheint.

Antrag 7 Die Sondervorschrift TE 14 in Abschnitt 6.8.4 erhält folgenden Wortlaut:

"TE 14 Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Wärmeisolierungen in direktem Kontakt mit dem Tankkörper und/oder den Bauteilen des Heizsystems müssen eine Entzündungstemperatur aufweisen, die mindestens 50 °C über der Höchsttemperatur liegt, für die der Tank ausgelegt wurde."

TOP 5 Wärmebehandlung von Werkstoffen zur Herstellung von geschweißten Tankkörpern (Absätze 6.8.2.1.10, 6.8.2.1.11 und 6.8.2.6.1)

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/32 (Russische Föderation)

Informelles Dokument: INF.9 (Sekretariat der OTIF)

9. Es wird in Frage gestellt, dass wasservergüteter Stahl nicht für die Herstellung von geschweißten Tankkörpern aus Stahl verwendet werden sollte. Diese Vorschrift ist nur im RID und dort im zweiten Absatz des Absatzes 6.8.2.1.10 enthalten, der sowohl für Kesselwagen als auch für Tankcontainer gilt.

10. Es besteht Einigkeit darüber, dass wasservergütete Stähle grundsätzlich verwendet werden dürfen, wenn sie eine ausreichende Zähigkeit und eine gute Schweißbarkeit aufweisen. Um dies zu gewährleisten, ist das Verhältnis von 0,85 zwischen Re und Rm im ersten Satz des Absatzes 6.8.2.1.11 wesentlich. Die Frage, woher der Wert 0,85 für das Verhältnis Re/Rm stammt, kann nicht beantwortet werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass dieses Verhältnis in allen technischen Regelwerken für Transporttanks und in Kapitel 6.7 enthalten ist. Es wird vorgeschlagen, diese Frage an den UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu richten.

Antrag 8 In Absatz 6.8.2.1.10 RID den ersten Satz des zweiten Unterabsatzes streichen (gestrichener Wortlaut ist durchgestrichen dargestellt):

~~"Für geschweißte Tankkörper aus Stahl darf kein wasservergüteter Stahl verwendet werden."~~

TOP 6 Werkstoff der Umschließungsmittel für die Beförderung von hoch konzentrierter Salpetersäure der UN-Nummer 2031 mit mehr als 70 % Säure (Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TC 6)

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/34 (Russische Föderation)

Informelles Dokument: INF.9 (Sekretariat der OTIF)

11. Es wird vorgeschlagen, Aluminiumlegierungen in den Anwendungsbereich der Sondervorschrift TC 6 aufzunehmen. Teil der Begründung hierfür ist eine Anpassung an die Verwendung dieser Werkstoffe für Verpackungen gemäß Absatz 6.1.4.2.1. Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der technischen Entwicklung und aufgrund von Prüfungen neben Aluminium mit einem Reinheitsgrad von 99,5 % andere Alternativen zur Verfügung stünden, die das Tankgewicht verringern würden.
12. Da die Verträglichkeit des Tankkörperwerkstoffes im Allgemeinen in den Absätzen 4.3.2.1.5 und 6.8.2.1.9 geregelt ist, wird bestätigt, dass die Sondervorschrift TC 6 im Wesentlichen eine Ausnahme zur Begrenzung der Wanddicke auf 15 mm enthält, und zwar unabhängig davon, ob der Druck und die Werkstoffeigenschaften bei der Berechnung zu höheren Wanddicken führen würden. Da man davon ausgeht, dass geeignete Aluminiumlegierungen bessere mechanische Eigenschaften als reines Aluminium haben, was zu einem stärkeren Tank führt, gibt es keinen Grund, die gleiche Ausnahme nicht zu gewähren.

Antrag 9 In Abschnitt 6.8.4 a) erhält die Sondervorschrift TC 6 folgenden Wortlaut:

"TC 6 Die Wanddicke von Tanks, die aus Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99 % oder aus Aluminiumlegierung hergestellt sind, muss nicht mehr als 15 mm betragen, auch wenn die Berechnung nach Absatz 6.8.2.1.17 einen höheren Wert ergibt."

II. Informelle Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks (London-Arbeitsgruppe)

TOP 7: Bericht der dreizehnten Tagung der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Dokumente: OTIF/RID/RC/2020/19 (Vereinigtes Königreich)
 OTIF/RID/RC/2020/20 (Vereinigtes Königreich)
 OTIF/RID/RC/2002/47 (Irland)
 OTIF/RID/RC/2002/49 (Vereinigtes Königreich)

Informelle Dokumente: INF.6/Rev.1 (Vereinigtes Königreich)
 INF.15 (Belgien)
 INF.17 (EIGA)
 INF.31 (Deutschland)
 INF.32 (Deutschland)
 INF.33 (UIP)
 INF.43 (Belgien)
 INF.44 (Belgien)
 INF.46 (Deutschland)
 INF.57 (Vereinigtes Königreich)
 INF.63 (Vereinigtes Königreich)

13. Das Plenum hat die Tank-Arbeitsgruppe beauftragt, die folgenden drei Punkte vor dem Hintergrund der Schlussbemerkungen des Vorsitzenden der Gemeinsamen Tagungen weiterzuvorforschen:

- a) Erstellung einer Umfrage unter den Vertragsparteien zur Klärung der Richtung der Arbeiten bezüglich der Anwendung nationaler Systeme für die Zulassung von Prüfstellen. In dieser Angelegenheit bietet der Vorsitzende der London-Arbeitsgruppe an, ein informelles Dokument mit den Fragen der Umfrage für die Tank-Arbeitsgruppe vorzubereiten, das von der Gemeinsamen Tagung geprüft werden soll. Im Ergebnis der Diskussion einigt sich die Arbeitsgruppe auf fünf verschiedene Szenarien, einschließlich des im informellen Dokument INF.6/Rev.1 vorgeschlagenen Szenarios, wobei jedes nachfolgende Szenario die Tätigkeit der nach einem nationalen System zugelassenen Prüfstellen weiter einschränkt. Auf dieser Grundlage werden die Vertragsstaaten des RID/ADR im Rahmen der Umfrage aufgefordert, ihr bevorzugtes Szenario für das RID/ADR 2023 anzugeben. Da die Gemeinsame Tagung vor Durchführung der Umfrage möglicherweise Fragen hat und Klärungsbedarf besteht, ist eine Diskussion der Umfrage während der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung im März 2021 vorgesehen.
- b) Beratung der Gemeinsamen Tagung in Bezug auf den weiteren Umgang mit der Inbetriebnahmeüberprüfung. In dieser Frage herrscht in der Arbeitsgruppe Konsens darüber, dass es sich bei der Inbetriebnahmeüberprüfung um eine Marktüberwachungs- oder Marktbeobachtungstätigkeit handeln soll, die eher gelegentlich als systematisch durchgeführt wird. Folglich wird beschlossen, dass von der informellen Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks während der für den 16. und 17. Dezember 2020 geplanten Tagung unter Berücksichtigung der Beratungen der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses eine geeignetere Formulierung erarbeitet werden sollte.
- c) Beratung in Bezug auf den Einsatz von Prüfstellen des Typs C. Viele Mitglieder der Arbeitsgruppe sind der Meinung, dass die Unabhängigkeit von Prüfstellen des Typs C trotz Akkreditierung nach der Norm ISO/IEC 17020 fragwürdig ist. Es wird vorgeschlagen, dass Irland und das Vereinigte Königreich einen gemeinsamen Vorschlag ausarbeiten, der die vom Vorsitzenden der Gemeinsamen Tagung bereits vorgegebene Richtung widerspiegelt. Dieser Vorschlag wird die Kommentare und Bemerkungen der Gemeinsamen Tagung und der Tank-Arbeitsgruppe zu den angesichts der fehlenden Unabhängigkeit der Prüfstellen des

Typs C erforderlichen Beschränkungen und Kontrollen berücksichtigen.

III. Diskussionsergebnisse, für die keine Zustimmung der Gemeinsamen Tagung erforderlich ist

TOP 8: Klarstellung der Verwendung von Tanks nach dem festgelegten Termin für die nächste Prüfung

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/12 (UIP/UIIC)

Informelles Dokument: INF.56 (Polen)

14. Der 2017 in das RID/ADR 2017 eingeführte Absatz 4.3.2.3.7 regelt die Verwendung von Tanks nach Ablauf der Frist für die nächste Prüfung. Aufgrund der bereits in Absatz 6.8.2.4.3 eingebauten Flexibilität gilt der Absatz 4.3.2.3.7 jedoch nicht für Zwischenprüfungen. Gemäß Absatz 6.8.2.4.3 ist die Zwischenprüfung drei Monate vor oder nach dem festgelegten Datum durchzuführen. In früheren Diskussionen führte diese dreimonatige Kulanzfrist zu unterschiedlichen Auslegungen in Bezug auf die Frage, ob der Tank in diesem Zeitraum befüllt und befördert werden darf. Mit dem jetzigen Vorschlag soll die Situation dahingehend geklärt werden, dass die Verwendung des Tanks in diesen drei Monaten auf die Beendigung eines Beförderungsvorgangs oder die Rückbeförderung gefährlicher Güter zu Zwecken der Entsorgung oder Wiederverwertung im Sinne dessen, was bereits in Absatz 4.3.2.3.7 für die wiederkehrende Prüfung vorgesehen ist, eingeschränkt wird.
15. Die meisten Experten, die sich zu Wort melden, sind der Meinung, dass der Absatz 6.8.2.4.3 so zu verstehen ist, dass der Tank in den drei Monaten nach dem Fälligkeitsdatum für die Zwischenprüfung uneingeschränkt verwendet und auch befüllt werden darf. Es wird dargelegt, dass das Überschreiten des Fälligkeitsdatums der Zwischenprüfung nicht bedeutet, dass der Tank plötzlich unsicher ist. Gleichzeitig wird jedoch auch angemerkt, dass diese uneingeschränkte Verwendung durch die Pflichten des Befüllers in Unterabschnitt 1.4.3.3 b) beeinträchtigt wird. Da der Tank in den drei Monaten nicht uneingeschränkt verwendet werden darf, wird vorgeschlagen, die drei Monate nach dem Fälligkeitsdatum aus Absatz 6.8.2.4.3 zu streichen und die gleichen Regeln wie für wiederkehrende Prüfungen in Absatz 4.3.2.3.7, eventuell in Kombination mit dem vorgeschlagenen neuen Buchstaben c), anzuwenden.
16. Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, dass es ein gemeinsames Verständnis und eine gemeinsame Auslegung des Textes in Absatz 6.8.2.4.3 geben sollte; in der Diskussion kann jedoch kein Konsens erzielt werden. Nichtsdestoweniger wird die UIP gebeten, ein neues Dokument einzureichen.

TOP 9: Tanks in doppelwandiger Bauweise mit einem Vakuum

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/16 (Frankreich)

17. In diesem Dokument wird um Auslegung der Anforderungen an den Schutz der Rückwand des Tanks von Tankfahrzeugen gebeten. In Abschnitt 9.7.6 ADR wird der Abstand von der Rückseite der Stoßstange bis zum Tank beschrieben. In einigen Fällen wird jedoch der Abstand zum Tankkörper verwendet, da dies der zu schützende Teil ist. Insbesondere bei Tanks mit Vakuumisolierung ist der isolierende Außenmantel aus eher dünnem Material, so dass es, wenn er bei einem Unfall beschädigt wird, zu einem Verlust des Vakuums und zur anschließenden Erwärmung des Tanks mit möglichem Produktaustritt kommen kann.
18. Mehrere Experten bestätigen die Auslegung, dass, wenn von "Tank" die Rede ist, der Abstand von der Rückseite der Stoßstange bis zur Rückseite der äußersten Teile des Isoliersystems gemeint ist. Es wird jedoch angemerkt, dass diese Bestimmung auf das ursprüngliche ADR zurückgeht, in dem "Tankkörper" und "Tank" nicht so streng definiert waren wie heute, was damals einen gewissen Auslegungsspielraum zuließ. Es wird darauf hingewiesen, dass nicht

klar sei, was als Rückseite der Stoßstange zu verstehen ist, und auch dies geklärt werden müsse. Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass ein Dokument zu diesem Thema auch der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) unterbreitet wurde.

TOP 10: Anwendung der Tabelle des Absatzes 6.8.2.6.1, in der Normen für die Auslegung und den Bau von Tanks sowie für Ausrüstungen angegeben sind

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/17 (Frankreich)

19. Mit diesem Dokument soll die Meinung der Experten eingeholt werden, ob Baumusterzulassungen von Tanks bei Einführung neuer Normen für Ausrüstungen aktualisiert oder erneuert werden müssen. Muss zum Beispiel die noch gültige Baumusterzulassung eines Tanks, die erteilt wurde, bevor bestimmte Ventillnormen im RID/ADR in Bezug genommen wurden, nach Einführung der Ventillnormen aktualisiert werden?
20. Gemäß dem zweiten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.3.3 müssen Baumusterzulassungen im Allgemeinen jedes Mal überprüft werden, wenn eine neue Ausgabe des RID/ADR erschienen ist. In diesem Rahmen ist die Inbezugnahme einer neuen verbindlichen Norm ebenfalls zu berücksichtigen. Es wird jedoch betont, dass bei Erscheinen einer neuen Fassung einer solchen Ausrüstungsnorm, für die in Spalte 5 kein Enddatum angegeben ist, eine Aktualisierung der Baumusterzulassung des Tanks nicht erforderlich ist. Es wird auch die Meinung vertreten, dass der Wortlaut des Absatzes 6.8.2.3.3 keine Aktualisierung der Baumusterzulassung zulässt, da die Baumusterzulassung von der zuständigen Behörde oder der von dieser Behörde benannten Stelle zurückzuziehen ist, woraufhin dann eine neue Baumusterzulassung auszustellen ist. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass dem Inhaber der Baumusterzulassung die Wahl zwischen einer Aktualisierung oder einem Zurückziehen gelassen werden sollte. Die Diskussion sollte unter Berücksichtigung von Absatz 6.8.2.3.3 und der entsprechenden Bestimmung in Abschnitt 1.8.7 fortgesetzt werden.

TOP 11: Prüfungen an Tanks, deren Frist für die Zwischenprüfung abgelaufen ist

Dokumente: OTIF/RID/RC/2020/18 (Frankreich)
OTIF/RID/RC/2020/45 (UIP)
OTIF/RID/RC/2020/48 (Vereinigtes Königreich)

21. Welche Prüfung ist durchzuführen, wenn die Frist für die Zwischenprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 seit mehr als 3 Monaten verstrichen ist? In Dokument OTIF/RID/RC/2020/18 wird in Anlehnung an die letzten Änderungen in Kapitel 6.7 vorgeschlagen, in solchen Fällen eine wiederkehrende Prüfung durchzuführen. In Dokument OTIF/RID/RC/2020/48 wird dieser Ansatz weiter ausgedehnt auf überfällige wiederkehrende Prüfungen und Tanks, die seit geraumer Zeit außer Betrieb sind.
22. Die meisten Experten, die sich zu Wort melden, sind der Meinung, dass die fällige Prüfung durchgeführt werden sollte, und sehen aus der Erfahrung vieler Jahre keinen zusätzlichen Sicherheitsvorteil bei der Durchführung strengerer Prüfungen. In Dokument OTIF/RID/RC/2020/45 wird erwähnt, dass eine für die wiederkehrende Prüfung erforderliche Reinigung zu hohen Kosten und Umweltbelastungen führen würde. Durch eine weitere Wasserdruckprüfung kann Feuchtigkeit in den Tank gelangen, was zu Korrosion führen kann. Die Pflicht des Befüllers in Unterabschnitt 1.4.3.3 b) zu prüfen, dass das Datum der Prüfung nicht überschritten ist, führt dazu, dass die Verwendung des betreffenden Tanks vor dem Befüllen gestoppt wird.
23. Es wird bemängelt, dass die Vorschriften den Prüfstellen derzeit keine ausreichenden Anleitungen geben, wie sie sich im Falle überfälliger Prüfungen zu verhalten haben.
24. Folglich wird beschlossen, die vorgebrachten Bemerkungen in dem Vorschlag zu berücksichtigen, den der Experte der UIP zu einer künftigen Tagung einreichen wird.

TOP 12: Berechnung der Mindestwanddicke des Tankkörpers (Absätze 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17, 6.8.2.4.1)

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/33 (Russische Föderation)

25. In diesem Dokument wird die Kohärenz zwischen den erwähnten Absätzen, insbesondere zwischen den Absätzen 6.8.2.1.16 und 6.8.2.1.13, in Frage gestellt.
26. In Bezug auf Absatz 6.8.2.1.16 wird im Dokument dargelegt, dass nicht klar ist, ob die Grenzwerte der zulässigen Spannung (Sigma) sich nur auf die Berechnung der Wanddicke auf der Grundlage des Prüfdrucks beziehen oder ob sie sich auch auf den Berechnungsdruck beziehen. Aus dem Formelschlüssel in Absatz 6.8.2.1.17 wird deutlich, dass die Grenzwerte von Sigma sowohl für die Berechnungs- als auch für die Prüfdruckbestimmung der Mindestwanddicke gelten. Es kann jedoch kein Konsens darüber erzielt werden, ob das Wort "Prüfdruck" im ersten Satz des Absatzes 6.8.2.1.16 gestrichen werden sollte, damit dieser für beide Fälle gilt, oder ob stattdessen das Wort "Berechnungsdruck" hinzugefügt werden sollte, um dieselbe Wirkung zu erzielen. Die Arbeitsgruppe kommt zu dem Schluss, dass in dieser Angelegenheit weitere sorgfältige Überlegungen erforderlich sind, da dies die Grundlagen der Tankvorschriften berührt.
27. In Bezug auf Absatz 6.8.2.1.13 scheint das Problem in folgendem Wortlaut zu liegen: "Der für die Bestimmung der Wanddicke des Tankkörpers maßgebliche Druck darf nicht geringer sein als der Berechnungsdruck." Dieser Wortlaut impliziert, dass die auf dem Berechnungsdruck basierende Wanddicke die Mindestwanddicke ist; andere Situationen können basierend auf den Absätzen 6.8.2.1.4 oder 6.8.2.1.17 bis 6.8.2.1.21 zu größeren Wanddicken führen, die die auf dem Berechnungsdruck basierende Wanddicke außer Kraft setzen. Hier wird kein weiterer Änderungsbedarf gesehen.
28. Es wird vorgeschlagen, das Dokument bei einer künftigen Tagung weiter zu prüfen.

TOP 13: Äußere Beanspruchungen der inneren Absperreinrichtung und ihres Sitzes (Absatz 6.8.2.2.2)

Dokument: OTIF/RID/RC/2020/35 (Russische Föderation)

29. Es wird bemängelt, dass im derzeitigen Wortlaut nicht klar sei, welche Beanspruchungen auf die innere Absperreinrichtung und ihren Sitz einwirken. Daher wird vorgeschlagen, den Wortlaut zu ändern, um klarzustellen, dass es sich insbesondere um Beanspruchungen in Notfallsituationen handelt.
30. Der Vorschlag findet jedoch keine mehrheitliche Unterstützung. Es wird argumentiert, dass der derzeitige Wortlaut allgemeiner sei und alle Arten von Vorfällen, z. B. Torsion durch zu festes Anziehen einer Kappe am Ende eines Rohrs, Beanspruchungen durch das Gewicht benachbarter Ausrüstungen oder infolge Vergessens des Entfernens eines Schlauchs oder Aufprall eines Fremdkörpers wie z. B. eines Straßenfahrzeugs, abdecke.
31. Es wird auf die Norm EN 14433:2014 verwiesen, die eine Abreißprüfung (Absatz 7.6) für das äußere Ventilgehäuse des Bodenventils (innere Absperreinrichtung) vorschreibt, die für die Bauartzulassung bestanden werden muss. Nach der Prüfung darf die Dichtfähigkeit des Ventils nicht beeinträchtigt sein.
32. Die vorgeschlagene Änderung wird nicht angenommen, da die Arbeitsgruppe die Meinung vertritt, dass der derzeitige Wortlaut ausreichend ist und sich über viele Jahrzehnte bewährt hat.

TOP 14: Auslegung des Absatzes 6.8.3.2.3 ADR

Informelles Dokument: INF.13 (Niederlande)

33. Die Niederlande bitten die Arbeitsgruppe um Bestätigung, dass die Gasrückführungsleitung von Tanks für entzündbare tiefgekühlt verflüssigte Gase (z. B. LNG / H₂) mit drei hintereinander angeordneten Verschlüssen versehen werden sollte, von denen der dem Tank am nächsten liegende Verschluss mit der in Absatz 6.8.3.2.3 vorgeschriebenen selbsttätig schließenden Sicherheitsfunktion versehen sein sollte. Der Wortlaut in den Absätzen 6.8.3.2.3 und 6.8.3.2.7 wird als auslegungsfähig empfunden. Es wird auf die Norm EN 14564:2019 verwiesen, in deren Anhang F eine erläuternde Zeichnung einer entsprechenden Anordnung aus drei Verschlüssen enthalten ist.
34. Es herrscht allgemeiner Konsens darüber, dass die Auslegung der Niederlande bestätigt werden kann, obwohl nicht garantiert werden kann, dass alle in Betrieb befindlichen Tanks über die Sicherheitsfunktion des selbsttätigen Schließens verfügen. Es wird eingeräumt, dass der Wortlaut des Unterabschnitts 6.8.3.2 und der Normen für Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase nicht leicht zu verstehen ist und dass eine Überarbeitung des Wortlauts des Unterabschnitts 6.8.3.2 von Nutzen sein könnte. Die Niederlande werden gebeten, zu einer zukünftigen Tagung ein offizielles Dokument einzureichen.

TOP 15: Tanks – Kennzeichnung von Tankkörpern mit der Seriennummer

Informelles Dokument: INF.54 (Vereinigtes Königreich)

35. Es wird vorgeschlagen, eine Vorschrift einzuführen, wonach die Tankkörper mit einem Stempel der Seriennummer des Herstellers zu versehen sind, um bei Verlust oder Entfernung des Tankschildes die Identifizierung zu gewährleisten.
36. Es wird angemerkt, dass dieser Stempel der Seriennummer auf dem Tankkörper bereits in den Anforderungen für die Baumusterzulassung nach der Norm EN 12972:2018 enthalten ist und ab dem 1. Januar 2022 (Absatz 6.8.2.6.1) zwingend vorgeschrieben sein wird. Die Arbeitsgruppe erachtet es als nicht notwendig, dies in das RID/ADR aufzunehmen.
37. Auch in Bezug auf bestehende Tanks sieht die Arbeitsgruppe dafür keine Rechtfertigung. Der Vorschlag wird daher nicht angenommen.

TOP 16: Verschiedenes

38. Die Mitglieder der Tank-Arbeitsgruppe danken Herrn Ernst Winkler für seine Beiträge und die gute Zusammenarbeit in den vielen Jahren, in denen er in der Arbeitsgruppe aktiv war, und wünschen ihm für seine zukünftige Arbeit alles Gute.
-