OTIF/RID/RC/2023-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168/Add.1)

12. April 2023

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 20. bis 24. März 2023

Addendum

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 20. bis 22. März 2023 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 Hybridsitzung abgehalten. Die relevanten Dokumente waren dem Plenum eingereicht und zur Prüfung an die Tank-Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.

2. An der Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe nahmen 26 Sachverständige aus 11 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen teil. Die folgenden offiziellen und informellen Dokumente wurden behandelt:

   Dokumente:

   – OTIF/RID/RC/2023/3 (Sekretariat der OTIF)
   – OTIF/RID/RC/2023/16 (Polen)

   Informelle Dokumente:

   – INF.5 (Sekretariat der OTIF)
   – INF.7 (Sekretariat der OTIF)
   – INF.12 (Vorsitzender der Normen-Arbeitsgruppe)
   – INF.21 (Niederlande)
   – INF.26 (Frankreich)
   – INF.33 (Frankreich)
   – INF.38 (Vereinigtes Königreich)

I. Abschnitt 1: Änderungen, die für eine Aufnahme in das RID/ADR 2025 angenommen werden können

TOP 1: Rationalisierter Ansatz für die Zuordnung von Tankcodierungen zu Stoffgruppen in Absatz 4.3.4.1.2

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/3 (Sekretariat der OTIF)

Informelles Dokument: INF.7 (Sekretariat der OTIF)

3. Die im Dokument OTIF/RID/RC/2023/3 vorgeschlagenen Änderungen zum rationalisierten Ansatz in Absatz 4.3.4.1.2 werden übereinstimmend unterstützt. Bezüglich der vorgeschlagenen Änderungen im informellen Dokument INF.7 werden drei zusätzliche UN-Nummern (UN 3405, UN 3406 und UN 3408) mit dem Klassifizierungscode OT1 Verpackungsgruppen II und III ermittelt, für die die Tankcodierung L4BN bzw. LGBV angemessen wäre.

Antrag 1 Die Tabelle in Absatz 4.3.4.1.2 wie folgt ändern (gestrichener Text ist durchgestrichen, neuer Text ist unterstrichen und in Fettdruck dargestellt):

Tankcodierung	**zugelassene Stoffgruppen**		
	Klasse	**Klassifizierungscode**	**Verpackungsgruppe**
flüssige Stoffe			
LGBV	4.1	F2	II, III
	5.1	O1	III
	<u>5.1</u>	**<u>OT1</u>**	**<u>III</u>**
	9	M6	III
	9	M11	III
	sowie die für die Tankcodierung LGAV zugelassenen Stoffgruppen		

L1,5BN	3	F1	II, Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar
	3	~~F1~~	~~III, Flammpunkt < 23 °C, viskos, Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar, Siedepunkt > 35 °C~~
	3	D	II, Dampfdruck bei 50 °C > 1,1 bar
	sowie die für die Tankcodierungen LGAV, LGBV und LGBF zugelassenen Stoffgruppen		

L4BN	3	F1	I
			~~III, Siedepunkt ≤ 35 °C~~
	3	FC	III
	3	D	I
	5.1	O1	~~I,~~ II
	~~5.1~~	~~OT1~~	~~I~~
	5.1	**OT1**	**II**

(…)

TOP 2: Sondervorschrift für die Ausrüstung von Tanks TE 16

Informelles Dokumente: INF.5 (Sekretariat der OTIF)

4. Es wird die Ansicht vertreten, dass die Verwendung von Holz beim Bau von Kesselwagen sehr unwahrscheinlich ist und dass es im ADR keine entsprechende Vorschrift für Tankfahrzeuge gibt. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass diese Sondervorschrift gestrichen werden kann.

Das Sekretariat der OTIF wird gebeten, dies der Ständigen Arbeitsgruppe des RID zur Kenntnis zu bringen.

Antrag 2 In Abschnitt 6.8.4 b) RID die Sondervorschrift TE 16 streichen und in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) bei den UN-Nummern 1745, 1746, 1873, 2015 (beide Eintragungen) und 2495 den Verweis auf die Sondervorschrift TE 16 streichen.

"**TE 16** ~~**Kein Teil des Kesselwagens darf aus Holz bestehen, es sei denn, dieses ist mit einem geeigneten Überzug geschützt.**~~ **(gestrichen)**"

TOP 3: Bericht der Normen-Arbeitsgruppe

Informelles Dokument: INF.12 (Vorsitzender der Normen-Arbeitsgruppe)

5. Bezüglich der Anwendung des neuen Eintrags für die Norm EN 14129:[2023] in Spalte 3 der Tabelle des Unterabschnitts 6.8.2.6.1 wird beschlossen, dass der Verweis auf den Absatz 6.8.2.2.1 gestrichen werden könnte und damit eine Übereinstimmung mit dem früheren Eintrag der Norm aus dem Jahr 2014 gegeben wäre.

Antrag 3 In der Tabelle des Unterabschnitts 6.8.2.6.1 erhält die Eintragung für die neue Norm EN 14129:[2023] folgenden Wortlaut:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 14129:**[**2023**]**	Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Druckentlastungsventile für Behälter für Flüssiggas (LPG)	6.8.2.1.1~~,~~ ~~**6.8.2.2.1**~~ und 6.8.3.2.9	bis auf Weiteres	

TOP 4: Änderung zu Absatz 6.8.2.1.23 betreffend Schweißarbeiten

Informelles Dokument: INF.26 (Frankreich)

6. Aufgrund der Diskussionen in der Arbeitsgruppe 3 des CEN/TC 296 zur Änderung der Norm EN 14025 wird die vorgeschlagene Bemerkung zu Absatz 6.8.2.1.23 als notwendig erachtet. Für Schweißverfahren könnten zwei verschiedene Systeme verwendet werden, wobei leicht unterschiedliche Ergebnisse möglich sind. Die Einführung der Bemerkung würde dazu beitragen, die korrekte Anwendung der Prüfungen für die Kerbschlagzähigkeit sicherzustellen. Der vorgeschlagene Wortlaut wird mit einer leichten Änderung angenommen.

Antrag 4 In Absatz 6.8.2.1.23 nach dem ersten Unterabsatz folgende Bemerkung einfügen:

"**Bem.** Wenn der Abschnitt 6.8.5 anwendbar ist, müssen die Prüfungen für die Kerbschlagzähigkeit, die für die Qualifizierung des Schweißverfahrens durchgeführt werden, den Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.5.3 entsprechen.

TOP 5: Vorschriften in Absatz 6.8.2.2.11 RID/ADR für Füllstandsanzeiger

Informelles Dokument: INF.38 (Vereinigtes Königreich)

7. Auf der Grundlage der Diskussionen bei früheren Sitzungen der Tank-Arbeitsgruppe wird ein Vorschlag für den Absatz 6.8.2.2.11 in einem späten informellen Dokument vorgelegt. Obwohl man sich einig ist, dass die durchsichtigen Teile, durch die man den Stoff im Tankkörper sehen kann, in Kapitel 6.8 nicht zugelassen werden sollten, findet eine lange Diskussion statt, um Fehlinterpretationen zu vermeiden. Es wird beschlossen, nicht zu spezifizieren, wann durchsichtige Teile zulässig sind, wie schützende durchsichtige Teile von Skalen von Füllstandsanzeigern, durchsichtige Teile im Mannlochdeckel von Tanks für flüssige Erdölerzeugnisse oder in Bedienungsausrüstungen, die dem ersten Verschluss nachgeschaltet sind.

8. Es wird beschlossen, den Änderungsantrag für eine Annahme zu unterstützen, ihn aber in eckigen Klammern zu belassen, um eine endgültige Annahme bei der nächsten Gemeinsamen Tagung zu ermöglichen.

Antrag 5 Der derzeitige Absatz 6.8.2.2.11 erhält folgenden Wortlaut:

["6.8.2.2.11 Füllstandanzeiger dürfen weder Teil von Tankkörpern sein noch an Tankkörpern angebracht sein, wenn sie einen durchsichtigen Werkstoff enthalten, der jederzeit mit dem im Tankkörper beförderten Stoff in Berührung kommen kann."**]**

Antrag 6 Folgende Übergangsvorschriften einfügen:

(RID:)
["1.6.3.xx Kesselwagen, die vor dem 1. Juli 2025 gemäß den bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.11 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."**]**

(ADR:)
["1.6.3.xx Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks die vor dem 1. Juli 2025 gemäß den bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.11 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."**]**

(RID und ADR:)

["1.6.4.xx Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2025 gemäß den bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.11 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."**]**

Abschnitt 2: Diskussionsergebnisse zu anderen Dokumenten

TOP 6: Änderung der Begriffsbestimmungen von "FVK-Tank" und "FVK-Tankkörper" in Kapitel 6.9 des RID/ADR 2023

Dokument: OTIF/RID/RC/2023/16 (Polen)

9. Es wird daran erinnert, dass dieses Thema in der Tank-Arbeitsgruppe diskutiert werden könnte, dass jedoch Änderungen zu Kapitel 6.9 vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter genehmigt werden müssten. Es besteht allgemeines Einvernehmen darüber, dass die Begriffsbestimmungen von FVK-Tankkörper und FVK-Tank geändert werden müssen, um sie mit dem allgemeinen Verständnis und den bestehenden Begriffsbestimmungen von "Tankkörper" und "Tank" in Abschnitt 1.2.1 sowie in den Kapiteln 6.7 und 6.8 in Einklang zu bringen.

10. Ein "Tankkörper" ist der Teil eines Tanks, der den zu befördernden Stoff enthält und der aus einem zylindrischen Teil, Böden (die den Zylinder verschließen), Öffnungen und Verschlüssen (z. B. Mannlochdeckel) besteht. Es wird jedoch angemerkt, dass die Begriffsbestimmung von "FVK-Tankkörper" vermutlich so formuliert wurde, um auch einen FVK-Zylinder mit metallenen Böden zuzulassen. Außerdem ist man der Meinung, dass die Reihenfolge des Textes so gewählt wurde, um nur Öffnungen und Verschlüsse aus FVK-Werkstoffen zuzulassen.

11. Für den Antrag Polens an den UN-Expertenunterausschuss werden folgende Begriffsbestimmungen vorgeschlagen:

    "*FVK-Tankkörper:* Der Teil des ortsbeweglichen Tanks, der den zu befördernden Stoff enthält und der aus einem zylindrischen Abschnitt aus FVK-Werkstoffen und FVK-Böden oder metallenen Böden besteht, einschließlich der Öffnungen und ihrer Verschlüsse, jedoch mit Ausnahme der Bedienungsausrüstung und der äußeren baulichen Ausrüstung."

    "*FVK-Tank:* Ein ortsbeweglicher Tank, der aus einem FVK-Tankkörper gebaut und an dem die Bedienungsausrüstung und die bauliche Ausrüstung angebracht ist."

TOP 7: Tatsächliche Haltezeit von Tanks für tiefgekühlt verflüssige Gase

Informelles Dokument: INF.21 (Niederlande)

12. Im informellen Dokument INF.21 werfen die Niederlande Fragen zu den tatsächlichen Haltezeiten und Referenzhaltezeiten auf der Grundlage der Erkenntnisse nach Zwischenfällen mit vorzeitiger Auslösung von Sicherheitsventilen und von Ergebnissen einer Untersuchung der Aufsichtsbehörde zu Aspekten der Haltezeit von Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase vor.

13. Die UIC teilt mit, dass sie der Gemeinsamen Tagung im September 2023 diesbezüglich ein offizielles Dokument für ungereinigte leere Tanks vorlegen werde. Darin würden jedoch nur einige der im informellen Dokument INF.21 angesprochenen Fragen behandelt.

14. Einige Experten, die sich zu Wort melden, bestätigen die von den Niederlanden aufgeworfenen Fragen und begrüßen eine weitere Ausarbeitung. Es wird auch erklärt, dass es sich in der Praxis um eine komplizierte Angelegenheit handele, da der relative Druck und die Temperatur des Produkts erheblich schwanken können. Außerdem gebe es weitere Fragen, wer verantwortlich sei und wer in der Lage sei, die tatsächliche Haltezeit zu berechnen.

15. Zu den Fragen wird erklärt, dass es ähnliche Erfahrungen, allerdings in begrenztem Umfang gebe, dass kein weltweit harmonisiertes Verfahren existiere, dass das Vakuum während der Prüfungen nicht immer gemessen werde und dass akzeptable Vakuumwerte von den Angaben des Originalherstellers abhingen.

16. Es wird vorgeschlagen, dass die Niederlande gemeinsam mit der betroffenen Industrie weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation entwickeln und die Diskussion bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023 in Verbindung mit dem Dokument der UIC fortgesetzt wird.

TOP 8: Doppelte Zulassung von Tankcontainern

Informelles Dokument: INF.33 (Frankreich)

17. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass es bei der Doppelzulassung nach den Kapiteln 6.7 und 6.8 Probleme hinsichtlich der Zulassung, der Zulassungsnummern, der Prüfung, der Verwendung, der Kennzeichnung und der Identifizierung des Tanktyps gibt. Es wird erklärt, dass in einigen Fällen Tanks des Kapitels 6.7 ohne eine Zulassung nach Kapitel 6.8 nicht für die Landbeförderung zugelassen sind. In Anbetracht der Art der bestehenden Regelung wird jedoch eingeräumt, dass es für die Verwender von Vorteil ist, über eine doppelte Zulassung zu verfügen.

18. In der Diskussion werden drei Möglichkeiten für den Umgang mit dieser Frage genannt;

    - Beibehaltung der doppelten Zulassung unter bestimmten Bedingungen,
    - Verbot der doppelten Zulassung oder
    - Streichung der Tankcontainer aus Kapitel 6.8.

19. Die ersten beiden Optionen würden Maßnahmen zur Lösung bestimmter Probleme erfordern. Die dritte Option ist nicht vertretbar, da viele Tankcontainer mit begrenzten Abmessungen und Tankwechselaufbauten in Betrieb sind, die von Kapitel 6.8 abhängen. Insgesamt sprechen sich die meisten Experten, die sich zu Wort melden, dafür aus, eine Doppelzulassung nach Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 zu verbieten.

20. Frankreich nimmt die in der Diskussion vorgebrachten Kommentare für ein zukünftiges Dokument zur Kenntnis.

TOP 9: Verschiedenes

a) "SV"-Kennzeichnung gemäß Absatz 6.8.3.2.9.6

21. Es wird erwähnt, dass einige Behörden vorschreiben, dass Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen mit dem "SV"-Kennzeichen des Absatzes 6.8.3.2.9.6 gekennzeichnet sein müssen.

22. Die Verwendung von Sicherheitsventilen an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase, einschließlich entzündbarer Gase, ist nicht in Absatz 6.8.3.2.9, sondern in den Absätzen 6.8.3.2.11 und 6.8.3.2.12 geregelt. In den Absätzen 6.8.3.2.11 und 6.8.3.2.12 wird nicht auf die Kennzeichnung des Absatzes 6.8.3.2.9.6 verwiesen, so dass die Kennzeichnung "SV" an diesen Tanks nicht angebracht werden darf.

23. Darüber hinaus wird erklärt, dass die Unterteilung der Klasse 2 in Absatz 2.2.2.1.2 in Bezug auf die Frage, was verflüssigte Gase und tiefgekühlt verflüssigte Gase sind, sehr klar ist, so dass keine Unklarheit hinsichtlich der Anwendbarkeit von Absatz 6.8.3.2.9 oder 6.8.3.2.11 besteht.

b) Unfall mit einem Flüssiggas-Tankfahrzeug

24. Die Teilnehmer werden auf einen Unfall mit einem Flüssiggas-Tankfahrzeug in Johannesburg, Südafrika, am 24. Dezember 2022 aufmerksam gemacht. Es kam zu einer Explosion, nachdem das Tankfahrzeug unter einer Eisenbahnbrücke stecken geblieben war. Die Industrie und die Prüfstellen werden daran erinnert, dass für ADR-Tankfahrzeuge ein Schutz der oberen Bedienungsausrüstung vorgeschrieben ist.