



OTIF/RID/RC/2022/2
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/2)

16. Dezember 2021

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 14. bis 18. März 2022)

Tagesordnungspunkt 2: Tanks

Besonders große Tankcontainer: Druckfestigkeit von Verschlüssen

Antrag des Sekretariats der OTIF

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Bei der Diskussion von Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit der Beförderung von besonders großen Tankcontainern haben die Ständige Arbeitsgruppe und die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses darauf hingewiesen, dass die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.4, die nur den Bau von Kesselwagen betreffen, auf besonders große Tankcontainer im RID und ADR ausgedehnt werden sollten.

Zu treffende Entscheidung:

Änderung des Absatzes 6.8.2.2.4 und Aufnahme einer Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.4.61.

Damit zusammenhängende Dokumente:

OTIF/RID/RC/2020/6 –
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/6 (Sekretariat der OTIF)
informelles Dokument INF.45 (ITCO) der Gemeinsamen Tagung im September 2020
OTIF/RID/RC/2020-A/Add.1 –

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1 (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im September 2020)
 OTIF/RID/RC/2021/8 –
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/8 (Belgien)
 OTIF/RID/RC/2021-A/Add.1 –
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162/Add.1 (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im März 2021)
 OTIF/RID/CE/GTP/2021-A (Bericht der 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses)

Einleitung

1. Das Sekretariat der OTIF hatte der Gemeinsamen Tagung im September 2020 das Dokument OTIF/RID/RC/2020/6 vorgelegt, in dem beantragt wurde, die Vorschrift des Absatzes 6.8.2.2.4, in der eine Druckfestigkeit für Verschlüsse von Öffnungen an Kesselwagen von 0,4 MPa (4 bar) gefordert wird, auch auf besonders große Tankcontainer auszudehnen.
2. Diese Vorschrift wurde in der Vergangenheit für Kesselwagen aufgenommen, um Undichtheiten an den Verschlüssen infolge von Schwallbewegungen des Ladeguts zu vermeiden.
3. Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses wurde darüber informiert, dass die bisher gebauten besonders großen Tankcontainer diese Anforderung bereits erfüllen. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bereits die Norm EN 14025 diesen Druckwert für alle Arten von Tanks vorsieht.
4. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im September 2020 konnte keinen Konsens über die zwingende Anbringung von 4-bar-Mannlochdeckeln an allen Tankcontainern erzielt werden. Insbesondere für Tankcontainer zur Beförderung pulverförmiger Stoffe mit dem Buchstaben "G" in der Tankcodierung wurde diese Anforderung, die wegen des Flüssigkeitsschwall besteht, als nicht gerechtfertigt angesehen. Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wurde gebeten, den Antrag zusammen mit einer möglichen Übergangsvorschrift erneut zu prüfen (siehe Bericht der Tank-Arbeitsgruppe OTIF/RID/RC/2020-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1 Absatz 4). Dieser Empfehlung schloss sich die Gemeinsame Tagung an (siehe Bericht der Gemeinsamen Tagung OTIF/RID/RC/2020-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 Absatz 10).
5. Nach einer erneuten Diskussion in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" legte Belgien der Gemeinsamen Tagung im März 2021 das Dokument OTIF/RID/RC/2021/8 vor, in dem die geforderte Druckfestigkeit auf Tankcontainer mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern begrenzt wurde. Dieser Grenzwert war von der Internationalen Tankcontainer-Organisation (ITCO) im informellen Dokument INF.45 der Gemeinsamen Tagung im September 2020 vorgeschlagen worden.
6. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im März 2021 stimmte dem Antrag im Grundsatz zu, beschloss aber den Text vorläufig in eckige Klammern zu setzen und zunächst eine Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern abzuwarten. Die Tank-Arbeitsgruppe einigte sich auch auf eine Übergangsvorschrift, die ebenfalls in eckige Klammern gesetzt wurde. Diese Übergangsvorschrift wurde für den Fall vorgesehen, dass es besonders große Tankcontainer gibt, die dieser Anforderung noch nicht genügen (siehe Bericht der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung OTIF/RID/RC/2021-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160/Add.1 Absätze 3 bis 6). Beide Anträge wurden von der Gemeinsamen Tagung in eckigen Klammern angenommen (siehe Bericht der Gemeinsamen Tagung OTIF/RID/RC/2021-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160 Absatz 7).

7. Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Genf, 15. bis 18. November 2021) stimmte dem Grundsatz zu, eine Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern aufzunehmen, die als Abgrenzung zu ISO-Tankcontainern einen Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern vorsieht. Die Vertreter der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP) und des Europäischen Rats der chemischen Industrie (Cefic) wurden gebeten, der Gemeinsamen Tagung im März 2022 einen konkreten Vorschlag für eine Begriffsbestimmung vorzulegen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2021-A Absätze 24 bis 26). Dieser Vorschlag ist im Dokument OTIF/RID/RC/2022/7 enthalten.
8. Auf der Grundlage der Entscheidung, eine Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern aufzunehmen, passte die Ständige Arbeitsgruppe den Änderungsantrag zu Absatz 6.8.2.2.4 an. Darüber hinaus beschloss sie, in Anpassung an Absatz 4.3.2.2.4 den Begriff "Stoffe in flüssigem Zustand" zu verwenden, um auch feste Stoffe zu erfassen, die im geschmolzenen Zustand befördert werden. Das Sekretariat der OTIF wurde gebeten, diesen Textvorschlag der Gemeinsamen Tagung im März 2022 zu unterbreiten (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2021-A Absatz 27).

Antrag

9. Es wird beantragt den Absatz 6.8.2.2.4 RID/ADR wie folgt zu ändern:

6.8.2.2.4 Nach dem ersten Satz, in der rechten Spalte einfügen:

"Diese Öffnungen sind bei besonders großen Tankcontainern, die zur Beförderung von Stoffen in flüssigem Zustand bestimmt sind und die nicht durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte mit einem Fassungsraum von höchstens 7 500 Liter unterteilt sind, mit Verschlüssen zu versehen, die für einen Prüfdruck von mindestens 0,4 MPa (4 bar) ausgelegt sind. Klappbare Domdeckel sind für solche Tankcontainer mit einem Prüfdruck von mehr als 0,6 MPa (6 bar) nicht zugelassen."

10. Darüber hinaus wird beantragt, folgende Übergangsvorschrift, die bereits von der Gemeinsamen Tagung im März 2021 in eckigen Klammern angenommen worden war, aufzunehmen:

"1.6.4.61 Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2023 gemäß den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2023 geltenden Vorschriften des zweiten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.4 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."