

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/RC/2012-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126/Add.1)

31. Mai 2012

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 19. bis 23. März 2012

Anlage I: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH-3006 Berne/Bern

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 19. bis 21. März 2012 in Bern auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen. Die behandelten Dokumente wurden dem Plenum unterbreitet und der Arbeitsgruppe zur Analyse weitergeleitet.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2 (Bericht der letzten Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe)
- OTIF/RID/RC/2012/1 (UIC)
- OTIF/RID/RC/2012/2 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2012/3 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2012/4 (Spanien)
- OTIF/RID/RC/2012/10 (Schweden)
- OTIF/RID/RC/2012/13 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2012/15 (IRU)
- OTIF/RID/RC/2012/16 (Frankreich)

Informelle Dokumente:

- INF.21 der Gemeinsamen Tagung im März 2011 (Sekretariat der OTIF)
- INF.18 (Deutschland)
- INF.22 (Belgien)
- INF.32 (EIGA)
- INF.36 (Deutschland)

TOP 1 Dokument OTIF/RID/RC/2012/1 (UIC) und informelles Dokument INF.32 (EIGA) – Vorzeitiges Ansprechen der Sicherheitsventile bei der Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase in RID/ADR-Tanks; Übernahme der Vorschriften für ortsbewegliche Tanks bezüglich Haltezeit und Referenzhaltezeit für RID/ADR-Tanks

3. Die Diskussion der Tank-Arbeitsgruppe erfolgt nach Zustimmung der UIC in der Plenarsitzung auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.32, mit dem der Textvorschlag des Dokuments OTIF/RID/RC/2012/1 abgeändert wird. Folgende Fragen werden ausführlich diskutiert:

Welche Methoden existieren momentan und werden für die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit und der Referenzhaltezeit als geeignet angesehen?

4. Die internationalen Normen EN 12213 und ISO 21014, das Industrie-Richtliniendokument EIGA 072/11 und eine graphische Methode werden als Methoden für die Bestimmung der Referenzhaltezeit vorgestellt. Gemeinsame Basis aller Methoden ist ein statischer Haltezeit-Versuch, bei dem der Tank unter kontrollierte klimatische Bedingungen gesetzt wird und der Druckaufbau im Tank für die Berechnung des Wärmeflusses durch den Tankkörper verwendet wird, was wiederum die Bestimmung der Haltezeit ermöglicht. Eine solche Prüfung wird momentan üblicherweise vom Tankhersteller zum Zeitpunkt der ursprünglichen Baumusterzulassung durchgeführt.

Ist die Genehmigung der Anwendung einer solchen Methode durch die zuständige Behörde wünschenswert/erforderlich?

5. Momentan hat keine zuständige Behörde eine Norm oder Methode beispielsweise im Rahmen des Kapitels 6.7 RID/ADR anerkannt. Belgien hat im September 2011 in enger Kooperation mit EIGA die Initiative ergriffen, eine solche Methode auf der Grundlage der erwähnten Nor-

men und Richtlinien zu entwickeln. Die Tank-Arbeitsgruppe ist sich einig, dass eine allgemein akzeptierte Methode vorzuziehen und es nicht ratsam wäre, der Industrie keinen klaren Weg für die Einhaltung der Vorschriften aufzuzeigen.

Wie sollte während der normalen Lebensdauer eines Tanks die Beschädigung der Isolierung berücksichtigt werden?

6. Momentan wendet die Industrie eine Daumenregel an, wonach pro Einsatzjahr des betreffenden Tanks eine Verringerung der tatsächlichen Haltezeit von einem Tag angenommen wird. Die Tank-Arbeitsgruppe erkennt, dass es sich dabei um eine mit zahlreichen Unsicherheiten behaftete Schätzung handelt. Unterschiede bestehen beispielsweise zwischen schaumstoffisolierten, vakuumisolierten oder schutzgasisolierten Tanks. Es wird vorgeschlagen, die Industrie zu bitten, Daten für eine weitergehende Verfeinerung dieser Daumenregel zur Verfügung zu stellen.

Sollte bei jeder wiederkehrenden Prüfung eine Bewertung der Effektivität der Isolierung vorgenommen werden?

7. Im informellen Dokument INF.32 schlägt EIGA die Aufnahme einer Vorschrift für die Bewertung der Effektivität der Isolierung bei jeder wiederkehrenden Prüfung vor. Die Tank-Arbeitsgruppe begrüßt diesen Vorschlag allerdings nicht, da die Ansicht besteht, dass dieser im Vergleich zum zusätzlichen Nutzen zu sehr teuren Prüfprotokollen sowohl für die benannten Stellen als auch für die Industrie führen würde.

Sollte der Anwendungsbereich auf RID-Kesselwagen beschränkt werden oder sollten auch Tankcontainer und Tankfahrzeuge erfasst werden?

8. Die Tank-Arbeitsgruppe ist sich einig, dass neben den RID-Kesselwagen Tankcontainer in gleicher Weise behandelt werden sollten. Da sie üblicherweise kürzere Wege zurücklegen und von einem Fahrer begleitet werden, wird eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Tankfahrzeuge momentan nicht als erforderlich angesehen.
9. Die auf RID/ADR-Ebene geleistete Arbeit in diesem Bereich hat nach Ansicht der Tank-Arbeitsgruppe direkte Relevanz auch für ortsbewegliche Tanks des Kapitels 6.7. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, sich bezüglich dieser Angelegenheit auch mit dem UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter in Verbindung zu setzen.
10. Auf der Grundlage dieser Diskussion erklärt sich EIGA bereit, sein informelles Dokument INF.32 abzuändern und bei der nächsten Tagung mit einem offiziellen Antrag auf die Frage zurückzukommen.

TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2012/2 (Deutschland) – Saug-Druck-Tanks: Einrichtungen zur Verhinderung von unmittelbarem Flammendurchschlag bei Pumpen mit möglicher Funkenbildung – alternative Lösungen

11. Dieser Antrag wird von der Tank-Arbeitsgruppe prinzipiell unterstützt.
12. Die Tank-Arbeitsgruppe behandelt das deutsche Dokument zusammen mit dem Dokument OTIF/RID/RC/2007/36 (Belgien) und dem informellen Dokument INF.23 (Deutschland) der Gemeinsamen Tagung im September 2007. In diesen Dokumenten werden zwei technische Normen erwähnt: EN 14460 und TRT 006, die Prüf- und Berechnungsmethoden für die Bewertung der Explosionsdruckstoßfestigkeit enthalten. Einer der Hauptunterschiede zwischen den beiden Methoden besteht darin, dass die TRT 006 höhere zulässige Spannungen im Tankkörper erlaubt. Die Tank-Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass die Absicht klar zum Ausdruck gebracht werden sollte:

- a) Explosionsdruckstoßfestigkeit im Sinne der Widerstandsfähigkeit gegenüber einer zu erwartenden Explosion auf der Basis eines Spitzendrucks – die Norm EN 14460 könnte geeignet sein;
 - b) Explosionsdruckstoßfestigkeit im Sinne der Fähigkeit eines Tanks einem Explosionsereignis standzuhalten – TRT 006 könnte geeignet sein.
13. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt auch vor "Druck-Vakuumpumpe mit möglicher Zündquelle" zu ändern in "Druck-Vakuumpumpe, die eine Zündquelle darstellen kann".
14. Der Experte Deutschlands kommt zum Schluss, dass er für die nächste Sitzung mit einem überarbeiteten Dokument auf die Frage zurückkommen wird, in dem die Diskussion der Arbeitsgruppe berücksichtigt wird. Wie bereits in Absatz 5 des Berichts der Sitzung der Arbeitsgruppe im September 2007 (OTIF/RID/RC/2007-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168/Add.1) erwähnt, werden mit dem Antrag auch Hintergrundinformationen über die TRT 006 mitgeliefert.

TOP 3: Dokument OTIF/RID/RC/2012/3 (Deutschland) – Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen EN 14432 und EN 14433; informelles Dokument INF.18 (Deutschland) – Baumusterzulassungen von Ausrüstungsteilen für Tanks nach Kapitel 6.8; informelles Dokument INF.36 (Deutschland) – Anwendung von Normen bzw. technischen Regelwerken

Dokument OTIF/RID/RC/2012/3

15. Das Dokument OTIF/RID/RC/2012/3 wird gemeinsam mit der Entscheidung der Tagung des RID-Fachausschusses im November 2011 in Malmö (Schweden) und dem informellen Dokument INF.14 dieser Sitzung behandelt. Es wird hervorgehoben, dass die vorgeschlagene Übergangsvorschrift vom RID-Fachausschuss zwischenzeitlich für Kesselwagen angenommen wurde, obwohl sie von der Gemeinsamen Tagung im September 2011 abgelehnt worden war. Die Arbeitsgruppe bekräftigt erneut, dass wie im Bericht der Sitzung der Arbeitsgruppe im September 2011 (OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2) ausgeführt aus sicherheitstechnischer Sicht keine Einwände bestehen. Die Arbeitsgruppe stimmt überein, dass die übrigen vorgebrachten Bedenken ebenfalls in demselben Bericht über die Sitzung im September 2011 bereits erwähnt sind. Sie leitet diese Frage erneut der Plenarsitzung zur endgültigen Entscheidung weiter.
16. Die Arbeitsgruppe teilt das Empfinden, dass dieser Fall als Beispiel dafür dienen sollte, wie mit derartigen Problemen in der Zukunft nicht umgegangen werden sollte.

Informelle Dokument INF.18 und INF.18/Rev.1

17. Die Arbeitsgruppe diskutiert eingehend das vorgeschlagene informelle Dokument INF.18. Von den Experten werden folgenden Punkte vorgebracht:
- a) Die Baumusterzulassung von Flaschen und ihrer Bedienungsausrüstung unterscheidet sich vom Verfahren für Tanks, die eine weitaus größere Anzahl von Ausrüstungsteilen haben.
 - b) Für eine getrennte Konformitätsbewertung von Ausrüstungsteilen sollte bereits eine Norm verfügbar sein, da sonst unklar ist, gegenüber welchen Vorschriften die Bewertung durchgeführt werden müsste. Die TPED-Richtlinie sieht momentan die Möglichkeit getrennter Konformitätsbewertungen vor.
 - c) Es sollte klar sein, dass die endgültige Verantwortung bei derjenigen Stelle liegt, welche die endgültige Tankzulassung erteilt.

18. Vor dem Hintergrund dieser Diskussion überarbeitet der Vertreter Deutschlands sein informelles Dokument INF.18 und legt das informelle Dokument INF.18/Rev.1 mit dem folgenden Ergänzungsvorschlag zu Absatz 6.8.2.3.1 vor:

"Die zuständige Behörde oder eine von ihr bestimmte Stelle darf eine vorherige Konformitätsbewertung von Ventilen und anderen abnehmbaren Ausrüstungsteilen, die eine direkte Sicherheitsfunktion haben, durchführen, wenn die Bewertung gemäß den in der Tabelle des Absatzes 6.8.2.6.1 aufgeführten Normen erfolgen kann. Die vorherige Konformitätsbewertung muss bei der Ausstellung der Bescheinigung gemäß erstem Satz berücksichtigt werden, wenn die Ergebnisse der Prüfung vorgelegt werden und die Ventile und die anderen Bedienungsausrüstungen für die beabsichtigte Verwendung geeignet sind."

19. Der Text wird von der Tank-Arbeitsgruppe hinsichtlich Folgerichtigkeit und Verwendung der Terminologie überprüft. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt schließlich vor, am Ende des Absatzes 6.8.2.3.1 folgenden Text als neuen Unterabsatz hinzuzufügen:

"Die zuständige Behörde oder eine von ihr bestimmte Stelle darf eine getrennte Baumusterzulassung von Ventilen und anderen Bedienungsausrüstungen, für die in der Tabelle des Absatzes 6.8.2.6.1 eine Norm aufgeführt ist, gemäß dieser Norm durchführen. Diese getrennte Baumusterzulassung muss bei der Erteilung der Bescheinigung für den Tank berücksichtigt werden, sofern die Prüfergebnisse vorliegen und die Ventile und andere Bedienungsausrüstungen für die beabsichtigte Verwendung geeignet sind."

20. Der zweite Satz des Vorschlags im informellen Dokument INF.18/Rev.1 wird schließlich nicht für erforderlich gehalten, da dieser Punkt bereits durch den ersten Unterabsatz des derzeitigen Absatzes 6.8.2.3.1 abgedeckt wird, der es bereits heute der zuständigen Behörde oder einer von ihr bestimmten Stelle, die für die endgültige Tankzulassung verantwortlich ist, ermöglicht, für die Überprüfung der Konformität mit den Ausrüstungsvorschriften des Unterabschnitts 6.8.2.2 Prüfergebnisse anzufordern. Der Begriff "Konformitätsbewertung" wird durch "Baumusterzulassung" ersetzt, da nach dem Verständnis der Tank-Arbeitsgruppe beispielsweise Vorschriften für die wiederkehrende Beurteilung von serienmäßig hergestellten Ventilen üblicherweise als Anforderung in die Baumusterzulassung übernommen werden.

Informelles Dokument INF.36

21. Bei der ersten Diskussion des spät unterbreiteten informellen Dokuments INF.36 innerhalb der Tank-Arbeitsgruppe sind zahlreiche Experten der Meinung, dass der derzeitige Text des Unterabschnitts 6.8.2.7 die Maßgabe enthält, dass die zuständigen Behörden in der Praxis anerkannte technische Regelwerke für jeden Aspekt erstellen müssen, der nicht von in Bezug genommenen Normen abgedeckt wird. Eine weitere vorsichtige Erörterung und Diskussion zeigt jedoch, dass der Text des Unterabschnitts 6.8.2.7 zwischen 2007 und 2009 geändert wurde, um genau diese Interpretation auszuschließen. Obwohl einige Experten den Wunsch äußern, den Text redaktionell klarzustellen, ist für die Tank-Arbeitsgruppe schließlich klar, dass der Wortlaut des Unterabschnitts 6.8.2.7 folgende Hierarchie vorschreibt:

- a) Wenn eine Norm aufgeführt ist, muss diese angewendet werden.
- b) Wenn keine Norm aufgeführt ist oder ein Aspekt nicht durch eine Norm abgedeckt wird, oder zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen Fortschritts können nationale zuständige Behörden technische Regelwerke für diese Punkte anerkennen, vorausgesetzt, diese Regelwerke entsprechen den Mindestanforderungen des Abschnitts 6.8.2.
- c) Wenn keine Norm aufgeführt ist und kein nationales Regelwerk anerkannt ist, müssen die Tanks wenigstens den Mindestanforderungen des Abschnitts 6.8.2 entsprechen.

22. Dadurch wird die nicht beabsichtigte und nie zu Ende gehende Arbeit der Abfassung neuer Normen für jedes neu entwickelte Ausrüstungsteil verhindert, was nach Übereinstimmung der Tank-Arbeitsgruppe die Auslegung und Absicht des ersten Unterabsatzes des Unterabschnitts 6.8.2.7 ist.

TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2012/4 (Spanien) – Unregelmäßigkeiten bei der Anwendung des ADR durch einige von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates des ADR und des RID bestimmte Stellen

23. Der Experte Spaniens stellt kurz verschiedene Fallstudien vor, welche Probleme mit der Verwendung von Werkstoffen im Vergleich zu den Werkstoffanforderungen der Normen EN 14025 und EN 13445-2 illustrieren. Darüber hinaus wird auf einige momentan bestehende Diskrepanzen bei der Anwendung verschiedener technischer Regelwerke und Werkstoffnormen hingewiesen. Während dieser Präsentation werden verschiedene technische Punkte bestätigt:

- a) eine T 3-Zulassung lässt keine verringerten Wanddicken zu;
- b) für bestimmte Tankkörper ist Baustahl gemäß Norm EN 10025 kein geeigneter Werkstoff;
- c) für den Bau von RID/ADR/IMO-4-Tanks nach 2011 muss die Norm EN 14025 angewendet werden.

24. Der Experte Spaniens hält eine tiefergehende Untersuchung der Fälle momentan für nicht erforderlich. Die Tank-Arbeitsgruppe bringt ihre Bereitschaft zum Ausdruck, in der Zukunft derartige aktuelle Fälle zu erörtern und Kommentare auf einer technischen Grundlage zu liefern.

TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2012/10 (Schweden) – Begrenzung des Fassungsraums von Kesselwagen und festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugen)

25. Die Tank-Arbeitsgruppe diskutiert das Dokument Schwedens im Zusammenhang mit den vorherigen Ergebnissen der Sitzung im September 2009 (OTIF/RID/RC/2009-B/Add.2 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2). Es wird klargestellt, dass sich der Anwendungsbereich des Antrags nur auf die Begrenzung des Fassungsraums von Tankabteilen von nicht isolierten Niederdrucktanks bezieht. Folgende Punkte werden erörtert:

- a) Einige Experten stellen die Festlegung eines Grenzwertes von 15 000 Litern oder jedes anderen Wertes und die zu Grunde liegende Risikoanalyse in Frage.
- b) Einige Experten wiederholen die während der Vorstellung im Plenum vorgebrachten Kommentare, dass mehr Abteile zu mehr Ventilen, mehr Arbeitsschritten, zusätzlichen Kosten und mehr Fahrten führen, was nicht notwendigerweise die Sicherheit erhöht, aber bedeutende wirtschaftliche Auswirkungen hat. Es wird erwähnt, dass der RID-Fachausschuss 2002 zu ähnlichen Schlussfolgerungen zu dieser Frage gekommen ist.
- c) Einige Experten bringen zum Ausdruck, dass derartige hohe Fassungsräume in vielen RID/ADR-Vertragsstaaten nicht in Übereinstimmung mit dem für Straßen geltenden höchstzulässigen Gewicht sind.
- d) Einige Experten sind der Ansicht, dass das Problem hauptsächlich den Straßenverkehr betrifft, da es im Schienenverkehr typischerweise keine Niederdrucktanks gibt und die Mindestwanddicke von 6 mm eingehalten wird.

- e) Für die Erhöhung der Sicherheit von Niederdrucktanks werden alternative Ideen zur weiteren Erörterung vorgeschlagen: z.B. Möglichkeit der Reduzierung der Wanddicke nur für Tanks mit Tankabteilen einer bestimmten maximalen Größe, zusätzlicher Schutz oder Versteifungselemente für größere Abteile. Dies könnte in Anlehnung an Absatz 6.8.2.1.5 RID/ADR vorgeschlagen werden:

"Tanks für bestimmte gefährliche Stoffe müssen einen zusätzlichen Schutz haben. Dieser kann durch eine erhöhte Wanddicke des Tankkörpers, die auf Grund der Art der Gefahren, die der betreffende Stoff aufweist, bestimmt wird, gewährleistet sein (erhöhter Berechnungsdruck) oder aus einer Schutzeinrichtung bestehen (siehe Sondervorschriften des Abschnitts 6.8.4)."

26. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt schließlich vor, den schwedischen Antrag und die oben erwähnten Erörterungspunkte von der WG.2 des CEN TC 296 im Rahmen der Baunormen für Niederdrucktanks (EN 13094) abschätzen zu lassen und zu einem späteren Zeitpunkt auf die Frage zurückzukommen.

TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2012/13 (Niederlande) – Verwendung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle (Behandlung im Zusammenhang mit Dokument OTIF/RID/RC/2012/2)

27. Die Tank-Arbeitsgruppe behandelt nacheinander die im Antrag der Niederlande aufgeworfenen beiden Fragen:

Ist nach dem derzeitigen Unterabschnitt 4.5.1.1 die Verwendung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle auf Abfälle beschränkt?

28. Ja, die Tank-Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass der Anwendungsbereich von Saug-Druck-Tanks für Abfälle momentan auf Abfälle beschränkt ist. Der Beginn des zweiten Satzes wird als nicht absolut klar erachtet. Es wird vorgeschlagen, den zweiten Satz des Unterabschnitts 4.5.1.1 unter Verwendung der Begriffsbestimmung für "Abfälle" in Abschnitt 1.2.1 klarzustellen:

"Die Stoffe Abfälle, denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 ...".

Darüber hinaus diskutiert die Tank-Arbeitsgruppe die Sicherheitshierarchie auf technischer Ebene zwischen Tanks des Kapitels 6.8 und des Kapitels 6.10. Während Tanks des Kapitels 6.8 drei vorgeschriebene hintereinanderliegende Verschlüsse haben, haben Tanks des Kapitels 6.10 nur zwei Verschlüsse und typischerweise eine höhere Wanddicke und einen kleineren Durchmesser. Die Tank-Arbeitsgruppe ist nicht der Ansicht, dass Tanks des Kapitels 6.10 in der Sicherheitshierarchie auf einer niedrigeren Stufe stehen. Gegen die Beförderung reiner Stoffe in Tanks des Kapitels 6.10 werden keine technischen Einwände zum Ausdruck gebracht. Die Arbeitsgruppe bittet das Plenum, diese Analyse zu erörtern und gegebenenfalls die Möglichkeit der Beförderung reiner Stoffe in Tanks des Kapitels 6.10 abzuschätzen. In diesem Fall kann der erste Unterabsatz in Unterabschnitt 4.5.1.1 am Anfang wie folgt gefasst werden:

"~~Abfälle, die aus~~ Stoffen der Klasse 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 8 oder 9 ~~bestehen~~, dürfen ...".

Wird die Verwendung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle durch den zweiten Satz des Unterabschnitts 4.5.1.1 auf Stoffe beschränkt, denen die Tankcodierung "L4BH" oder eine andere gemäß Absatz 4.3.4.1.2 zugelassene Tankcodierung zugeordnet ist?

29. Nein, ein Stoff, dem eine abweichende (höhere) Tankcodierung zugeordnet ist, ist ebenfalls zugelassen, wobei allerdings die Anforderung der drei hintereinanderliegenden Verschlüsse erfüllt werden muss.

TOP 7: Informelles Dokument INF.22 (Belgien) – Informelle Arbeitsgruppe zu Additivierungseinrichtungen

30. Die Tank-Arbeitsgruppe erörtert den Bericht und den von der informellen Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Text. Im Textvorschlag sind verschiedene Punkte zur weiteren Erörterung in eckige Klammern gesetzt:
- a) Bei der vorgeschlagenen Übergangsvorschrift ist nicht klar, ob der Text für Additivierungseinrichtungen in die Ausgabe 2013 oder 2015 der Vorschriften aufgenommen werden sollen. Die Tank-Arbeitsgruppe überlässt es dem Plenum, über die Dringlichkeit der Annahme des Textes zu entscheiden, und der Möglichkeit der Sekretariate, einen vergleichsweise umfangreichen Text fast am Ende dieses Bienniums noch zu verarbeiten.
 - b) Die in eckige Klammern gesetzten Bauvorschriften unter der Sondervorschrift XYZ a) (ii) werden von der Tank-Arbeitsgruppe als nicht notwendig erachtet. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt vor, die Vorschriften für Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtung, Flammendurchschlagsicherung, Überfüllungsschutz, Auslaufschutz beim Umkippen und Rückflusseffekte zu streichen.
 - c) Als redaktionelle Bemerkung wird vorgebracht, dass für die Verweise in den Absätzen a), b) und c) römische Zahlen in Großbuchstaben verwendet wurden. Dies müsste korrigiert werden.
 - d) Vor der Diskussion in der Tank-Arbeitsgruppe schlug der Vertreter Österreichs vor, die Überschrift des Absatzes d) der vorgeschlagenen Sondervorschrift XYZ zu ändern in:

"Vorschriften für die Kennzeichnung, die Bezettelung und das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Umschließungsmitteln von Additivierungseinrichtungen".
31. Die Arbeitsgruppe unterstützt die Annahme des vorgeschlagenen Texts unter Berücksichtigung der oben erwähnten redaktionellen Korrekturen.

TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2012/15 (IRU) – RID/ADR-Tanks und ortsbewegliche Tanks für die Beförderung flüssiger Stoffe

32. Die Tank-Arbeitsgruppe erörtert sorgfältig das von der IRU unterbreitete Dokument zusammen mit dem informellen Dokument INF.22 Belgiens der Gemeinsamen Tagung im September 2009 und weist auf folgende Punkte hin, die bereits einige in beiden Dokumenten aufgeworfene Fragen klären können:
- a) Als bei der Umstrukturierung der Vorschriften ortsbewegliche UN-Tanks in das derzeitige Kapitel 6.7 des RID/ADR aufgenommen wurden, wurde eine Analyse durchgeführt, ob ein duales System beibehalten werden sollte oder nicht. Auf der Grundlage der technischen Unterschiede, Unterschiede im Ursprung der Vorschriften und Fragen praktischer Verwendung wurde die Wahl getroffen, für den Landverkehr beide Systeme parallel aufrechtzuerhalten. Diese Entscheidung wird von der Tank-Arbeitsgruppe nicht bestritten, da beide Systeme ihren eigenen Wert und eigene typische Anwendungen haben.
 - b) Bei einem Tank, der für beide Systeme zugelassen ist und mit beiden Kennzeichnungen versehen ist, muss sichergestellt sein, dass die Kennzeichnung zu jedem Zeitpunkt mit der aktuell vorhandenen Ausrüstung übereinstimmt. Beispielsweise muss ein Tank, der mit "L4BH" und "T 7" kodiert ist, mit einer Berstscheibe ausgerüstet sein, um die Mindestanforderungen beider Systeme zu erfüllen, auch wenn "T 7" keine Berstscheibe fordert. Der Absatz 4.2.5.2.5 kommt dieser Situation entgegen.
 - c) Im Gegensatz dazu muss ein Tank, der mit "L4BN" und "T 7" kodiert ist, selbstverständlich nicht mit einer Berstscheibe ausgerüstet zu sein.

- d) Die Beförderung eines Stoffes in einem doppelt kodierten Tank ist zugelassen, sofern der Stoff nach einem der beiden Systeme zugelassen ist. In oben genanntem Beispiel darf Methanol in einem doppelt kodierten Tank "L4BN/T 7" befördert werden, auch wenn normalerweise wegen der "T 7"-Kodierung "L4BH" erforderlich ist. In diesem Fall ist keine Berstscheibe erforderlich, und die Befüllung erfolgt nach dem System des Kapitels 4.2.
- e) Beide Zulassungskennzeichnungen dürfen auf ein und demselben Tankschild angegeben werden.
- f) Die Tank-Arbeitsgruppe kann jederzeit Überarbeitungsanträge auf der Grundlage einzelner Stoffe erörtern, um die Vorschriften für Tankcontainer des Kapitels 6.8 stärker an die Vorschriften des Kapitels 6.7 für ortsbewegliche Tanks anzugleichen.

TOP 9: Dokument OTIF/RID/RC/2012/16 (Frankreich) – Abschnitte 1.6.3 und 1.6.4: Übergangsvorschriften für Tanks und informelles Dokument INF.21 der Gemeinsamen Tagung im März 2011 (Sekretariat der OTIF) – Überprüfung der Übergangsvorschriften

33. Die Tank-Arbeitsgruppe betrachtet das Dokument Frankreichs zusammen mit dem informellen Dokument INF.21 des Sekretariats der OTIF, das der Gemeinsamen Tagung im März 2011 unterbreitet wurde. Zum Antrag und zum Problem werden im Allgemeinen folgende Vorbehalte und Empfehlungen vorgebracht:

- a) Die Inbezugnahme zweier unterschiedlicher Absatzsysteme in ein und derselben Übergangsvorschrift tragen zur Verwirrung bei und führen bei der eindeutigen Bestimmung der Vorschriften zu Problemen. Die Inbezugnahme von "den ab 1. Januar 1997 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.26" anstelle der alten Randnummern ist nicht sinnvoll, da der Absatz 6.8.2.1.26 im Jahr 1997 nicht existierte.
- b) Aus Gründen der Klarheit müssen in den Übergangsvorschriften die alten Randnummern beibehalten werden, da sie den juristisch einzig korrekten Verweis auf ältere Vorschriften darstellen. In vielen Fällen sind die Texte der alten Randnummern und ihres "entsprechenden Nachfolgers" nicht identisch.
- c) In der vorgeschlagenen Neufassung des Unterabschnitts 1.6.3.6 wird der Absatz 6.8.2.1.20 in Bezug genommen, ohne zu erwähnen, welche Ausgabe des RID/ADR zu betrachten ist. Eine derartige Inbezugnahme birgt den Nachteil, dass künftige Änderungen des Absatzes 6.8.2.1.20 zunehmend schwieriger zu handhaben sind.
- d) Das derzeitige Problem und die Notwendigkeit sowohl des Sektors als auch der zuständigen Behörden bestehen in der Verfügbarkeit älterer Texte und könnte auf unterschiedliche Weise gelöst werden. Es werden zwei mögliche Vorgehensweisen vorgeschlagen: Entweder die Sekretariate zu bitten, alle älteren Texte zu digitalisieren (was nach Ansicht der Tank-Arbeitsgruppe den aktuellen Bemühungen auf UNECE-Ebene entspricht) oder die Sekretariat zu bitten, einen Leitfaden für die alten in den Abschnitten 1.6.3 und 1.6.4 erwähnten Randnummern mit dem Text dieser Randnummern und einem Hinweis, an welcher Stelle aktuellere Vorschriften (einschließlich der RID/ADR-Ausgabe) gefunden werden können, aufzustellen und zu veröffentlichen.
- e) Beispiel: Rn. 211 127 (5) (Ausgabe 1990) | siehe Absatz 6.8.2.1.20 (Ausgabe 2011) | Text der Rn. 211 127 (5).
- f) Im letztgenannten Fall ist es nach Ansicht der Arbeitsgruppe empfehlenswert, am Anfang der Abschnitte 1.6.3 und 1.6.4 eine Bem. mit einem Hinweis auf dieses Dokument aufzunehmen.