

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/2013-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130/Add.1)

24. April 2013

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 2013

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.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 18. bis 20. März 2013 in Bern auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) zusammen. Das Sekretariat wurde von Herrn Michaël Bogaert (Belgien) übernommen. Die behandelten Dokumente wurden dem Plenum unterbreitet und der Arbeitsgruppe zur Analyse weitergeleitet.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 26 Experten aus 13 Staaten und 4 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzte, wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/**2012-A/Add.1** – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126/Add.1 (Bericht der letzten Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe)
- OTIF/RID/RC/**2012/23** (Rumänien)
- OTIF/RID/RC/**2013/3** (Sekretariat)
- OTIF/RID/RC/**2013/6** (AEGPL)
- OTIF/RID/RC/**2013/8** (CEN)
- OTIF/RID/RC/**2013/11** (ECFD)
- OTIF/RID/RC/**2013/12** (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/**2013/19** (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/**2013/21** (Belgien)
- OTIF/RID/RC/**2013/23** (Schweden)

Informelle Dokumente:

- INF.3 der Gemeinsamen Tagung im September 2012 (Rumänien)
- INF.4 (EIGA)
- INF.21 (Norwegen)
- INF.30 (UIP)
- INF.40 (AEGPL)
- INF.41 (Rumänien)

TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2012/23 (Rumänien) und informelles Dokument INF.3 der Gemeinsamen Tagung im September 2012 (Rumänien) sowie informelles Dokument INF.41 (Rumänien) – Begriffsbestimmungen für "Verschluss", "Tank" und "Tankkörper"

3. Die Tank-Arbeitsgruppe betrachtet nacheinander die Begriffsbestimmungen für "Tankkörper" und "Verschluss", da diese Begriffsbestimmungen miteinander verbunden sind und auf andere definierte Begriffe wie "Gefäß" und "Tank" verweisen. Bei der momentanen Begriffsbestimmung, die den Tankkörper als "Tankmantel und Tankböden, die den Stoff einschließen (einschließlich der Öffnungen und ihrer Deckel)" definiert, wurde die Notwendigkeit einer Verbesserung und einer Angleichung an die für ortsbewegliche Tanks geltende Begriffsbestimmung für "Tankkörper" erkannt. Als Ersatz für die derzeitige Definition in Abschnitt 1.2.1 wird die folgende Begriffsbestimmung für "Tankkörper" vorgeschlagen.

Antrag

Die derzeitige Begriffsbestimmung für "Tankkörper" in Abschnitt 1.2.1 wie folgt ersetzen:

"Tankkörper. Der Teil des Tanks, der den zu befördernden Stoff enthält, einschließlich der Öffnungen und ihrer Verschlüsse, jedoch mit Ausnahme der Bedienungsausrüstung und der äußeren baulichen Ausrüstung."

4. Die Bemerkungen 1 und 2 werden weiterhin als erforderlich angesehen, da die Begriffsbestimmung für "Tankkörper" zwischen den Unterabschnitten 6.7.2.1, 6.7.3.1 und 6.7.4.1 leicht variiert. Folglich wird der Vorschlag, die Begriffsbestimmung für "Tankkörper" im gesamten Kapitel 6.7 zu streichen, nicht unterstützt. Ebenfalls im Zusammenhang mit der multimodalen Harmonisierung wurden Änderungen an der Begriffsbestimmung für "Verschluss" nicht unterstützt, da diese Begriffsbestimmung aus den UN-Modellvorschriften stammt und auf der Ebene des UN-Expertenunterausschusses behandelt werden sollte.
5. Darüber hinaus wird in der englischen Fassung des RID/ADR/ADN der Ausdruck "shell" auch im Zusammenhang mit der Klassifizierung von Stoffen der Klasse 1 in Absatz 2.2.1.1.7.5 verwendet. Dieses Problem besteht in den anderen Sprachfassungen des RID/ADR/ADN nicht.

Antrag

In der englischen Fassung des RID/ADR/ADN bei der Begriffsbestimmung für "Tankkörper" folgende Bem. 3 hinzufügen:

"NOTE 3: This definition does not apply to classification in accordance with section 2.2.1."

6. Schließlich wird der Vorschlag in Absatz 12 des informellen Dokuments INF.41 unterstützt, in der Begriffsbestimmung für "fermeture" in der französischen Fassung des RID/ADR/ADN das Wort "un" einzufügen:

Antrag

In der Begriffsbestimmung für "fermeture" in Abschnitt 1.2.1 der französischen Fassung des RID/ADR/ADN das Wort "un" wie folgt einfügen:

"Fermeture", un dispositif servant à fermer l'ouverture d'un récipient ;".

TOP 2: OTIF/RID/RC/2013/3 (Sekretariat) – Harmonisierung des Kapitels 6.7 mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

7. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt den Antrag des Sekretariats und sieht das Fehlen des vorgeschlagenen Textes im RID/ADR als Versehen an. Als der UN-Text in das RID/ADR übernommen wurde, enthielten die Harmonisierungsanträge des Sekretariats nicht das Kapitel 6.7. Da sich die EIGA-Anträge zu diesem Kapitel hauptsächlich auf MEGC bezogen, wurde dieser Text wahrscheinlich vergessen. Die Tank-Arbeitsgruppe beschließt, den im Dokument OTIF/RID/RC/2013/3 vorgeschlagenen Text mit zwei Änderungen anzunehmen, wobei in der englischen Fassung "transported"/"transport" durch den im RID/ADR/ADN definierten Begriff "carried"/"carriage" ersetzt wird.

Anträge

In den vorgeschlagenen Absätzen 6.7.2.2.17 und 6.7.2.5.13 "transported" durch "carried" ersetzen.

Im vorgeschlagenen Absatz 6.7.2.19.4 "transport" durch "carriage" ersetzen (zweimal).

TOP 3: OTIF/RID/RC/2013/6 (AEGPL) und informelles Dokument INF.40 (AEGPL) – Wiederkehrende Prüfung von Flüssiggas-Kesselwagen und -Tankfahrzeugen – Alternativen zur Wasserdruckprüfung

8. Der Antrag des AEGPL wird von der Tank-Arbeitsgruppe im Detail diskutiert. Verschiedene Experten sind der Meinung, dass zerstörungsfreie Prüfmethode in der Tat nützlich für das Feststellen von Defekten sind, die mit einer Wasserdruckprüfung nicht entdeckt werden kön-

nen. Andere Experten sehen diese Methoden eher als Ergänzung zum bestehenden Prüfprogramm und nicht als Ersatz. Es wird festgestellt, dass die Norm EN 14334 für die Inspektion und Prüfung von Straßentankfahrzeugen für Flüssiggas, die in der Vergangenheit für eine Aufnahme in das RID/ADR/ADN vorgeschlagen worden war, aber damals als nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften des RID/ADR/ADN angesehen wurde, Einzelheiten zu zerstörungsfreien Prüfmethoden enthält. Verschiedene Experten heben hervor, dass bestimmte zerstörungsfreie Prüfmethoden nur für Flüssiggas-Tanks aus Kohlenstoffstahl anwendbar sind und möglicherweise für Neubauten besser geeignet sind als die wiederkehrende Prüfung. Abhängig von der Art des festzustellenden Defekts sind verschiedene Methoden geeignet. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt die Idee nicht, den zuständigen Behörden verschiedene Optionen zu überlassen, da Flüssiggas-Tanks auch der TPED-Richtlinie unterliegen und eine Reihe einheitlicher technischer Anforderungen/Verfahren befolgt werden müssen. Konsens besteht darin, dass im vorliegenden Antrag eine Reihe detaillierterer Angaben fehlen:

- Die Norm EN 14334, auf die verwiesen wird, sollte der Tank-Arbeitsgruppe für die Erörterung zur Verfügung gestellt werden.
 - Der Anwendungsbereich zerstörungsfreier Prüfmethoden sollte enger definiert werden (ist eine hundertprozentige Prüfung der Schweißnähte erforderlich, für welche Materialdicke, für welche Grundwerkstoffe und für welche Tankarten ist die Prüfmethode anwendbar, ...).
 - Welches Fähigkeitsniveau ist für die Methoden erforderlich (siehe Sondervorschrift TT 8)?
 - Wie würde ein detailliertes Prüfprogramm aussehen?
 - Welche zerstörungsfreien Prüfmethoden sollten für welche Prüfungen verwendet werden (Ultraschallprüfung auch für Bleche, ...)?
9. Die Tank-Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass mehr Arbeiten zu dieser Problematik erforderlich sind und bittet AEGPL, die Kommentare aus der Diskussion zu berücksichtigen und mit einem detaillierteren Antrag bei der nächsten Tagung auf die Frage zurückzukommen.

TOP 4: OTIF/RID/RC/2013/8 (CEN) – Verschiedene Änderungsanträge zum RID/ADR im Zusammenhang mit Druckgefäßen, Tanks und deren Ausrüstungen

10. Die Tank-Arbeitsgruppe diskutiert die unter Punkt I des CEN-Dokuments aufgeworfene Frage. Dabei stellt die Tank-Arbeitsgruppe den Wert von 100 g und die Ableitung dieses Wertes in Frage, da der unter Unfallbedingungen gemessene maximale g-Wert schwierig zu bestimmen ist und von den erwarteten Beanspruchungen (Dauerbeanspruchung oder Leistungsfähigkeit bei Stößen) oder sogar von der Messfrequenz abhängt. Dem Schutz der Ausrüstung wird gegenüber der Festlegung hoher Beschleunigungswerte als Auslegungsanforderung Vorrang eingeräumt, da auch nicht klar ist, welcher Zusammenhang zwischen der 100 g-Anforderung und dem Wiederverschließen des Sicherheitsventils besteht, wie dies im CEN-Dokument erwähnt ist. Bei Niederdrucktanks für Erdölprodukte nehmen die meisten Ausrüstungsnormen bereits Bezug auf eine Leistungsanforderung oder eine Prüfung für das Standhalten dynamischer Beanspruchungen, die normalerweise während der Beförderung auftreten. Für Flüssiggastanks enthält die Norm EN 14129 bereits eine 100 g-Anforderung für Sicherheitsventile (anwendbar für Straßentankfahrzeuge). Für die übrigen Drucktanks wird betont, dass von CEN TC 296 WG 3 noch nicht alle relevanten Ausrüstungsnormen entwickelt worden sind. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt schließlich keine zusätzliche allgemeine Leistungsanforderung für dynamische Belastungen von Ausrüstungen in Kapitel 6.8 vor.

TOP 5: OTIF/RID/RC/2013/11 (ECFD) – Additivierungseinrichtungen

11. Aufgrund des Rückzugs des ECFD-Dokuments wird die Erörterung dieses Dokuments auf die nächste Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe verschoben.

TOP 6: OTIF/RID/RC/2013/12 (Deutschland) – Explosionsdruckstoßfeste Gestaltung von Saug-Druck-Tanks als Alternative zum Einbau von Flammendurchschlagsicherungen

12. Als Folge der Diskussion bei der Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe im März 2012 stellt die Tank-Arbeitsgruppe den Unterschied zwischen dem technischen Regelwerk TRT 006, das eine plastische Verformung des Tanks zulässt, und der Norm EN 14460 klar, die Berechnungsmethoden sowohl für explosionsdruckfeste (die nur eine elastische Verformung zulassen) und explosionsdruckstoßfeste Tanks (die auch eine plastische Verformung zulassen) enthält. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Intention des Absatzes 6.8.2.2.3 und damit des Unterabschnitts 6.10.3.8 b) darin besteht, dass der Tank einer Explosion ohne Austritt von Füllgut standhalten sollte und die Explosionsdruckstoßfestigkeit damit als Leistungsanforderung vorgesehen wurde. Aus diesem Grund ändert die Tank-Arbeitsgruppe den Antrag Deutschlands und den Absatz 6.8.2.2.3, um eine Übereinstimmung mit der in der EN-Norm festgelegten Terminologie zu erzielen.

Antrag

Der zweite Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.2.3 erhält folgenden Wortlaut:

"Vakuumentile <(nur RID:) und zwangsbetätigte Belüftungsventile> und Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen (siehe Absatz 6.8.2.2.6), die für Tanks zur Beförderung von Stoffen verwendet werden, die wegen ihres Flammpunktes die Kriterien der Klasse 3 erfüllen, müssen durch eine geeignete Schutzvorrichtung den unmittelbaren Flammendurchschlag in den Tankkörper verhindern, oder der Tankkörper des Tanks muss explosionsdruckstoßfest sein, d.h. er muss einer Explosion infolge eines Flammendurchschlags standhalten können, ohne dass er undicht wird, wobei jedoch Verformungen zulässig sind."

Folgeänderung

[Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

13. Die Tank-Arbeitsgruppe ist sich einig, dass der Unterabschnitt 6.10.3.8 b) die Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschriften des Absatzes 6.8.2.2.3 nicht ausschließt, und schlägt aus Gründen der Klarheit vor, eine Anpassung des Textes mit folgendem zusätzlichen Wortlaut vorzunehmen. Die Anforderung für den Tankkörper wird in diesem Absatz auf den gesamten Tank ausgedehnt, damit auch die Rohrleitungen eingeschlossen werden.

Antrag

Der Unterabschnitt 6.10.3.8 b) erhält folgenden Wortlaut:

"b) Tanks für entzündbare Abfälle müssen an der Ansaug- und der Ausstoßöffnung der Druck-Vakuumpumpe mit möglicher Funkenbildung Zündquelle über eine Einrichtung zur Verhinderung des unmittelbaren Flammendurchschlags verfügen oder der Tank muss explosionsdruckstoßfest sein, d.h. er muss einer Explosion infolge eines Flammendurchschlags standhalten können, ohne dass er undicht wird, wobei jedoch Verformungen zulässig sind;".

14. Darüber hinaus beschließt die Tank-Arbeitsgruppe, CEN/TC 296 zu bitten, eine Bewertung der Norm EN 14460 und des technischen Regelwerks TRT 006 (das in der Praxis angewendet wird) für eine eventuelle künftige Inbezugnahme im RID/ADR/ADN vorzunehmen und diese Problematik auch als neues Arbeitselement für die nächste Überarbeitung der Norm EN 14025 durch TC 296 vorzusehen.
15. Als Ergebnis der Diskussion wird eine getrennte Frage für Saug-Druck-Tanks für Abfälle aufgeworfen, für die ein Vorteil der Flammendurchschlagsicherung nicht nur in einem Schutz des eigentlichen Tanks, sondern auch in einem Schutz vor Übertragung der Flamme über die Befüllungsleitung in den ortsfesten Tank, aus dem das Produkt über eine Pumpe angesaugt wird, bestehen könnte. Da dies außerhalb des derzeitigen Diskussionsrahmens ist, werden die interessierten Teilnehmer gebeten, zu einem späteren Zeitpunkt auf diese Frage zurückzukommen.

TOP 7: OTIF/RID/RC/2013/19 (Vereinigtes Königreich) – Verwendung des Ausdrucks "höchster Betriebsdruck" für RID/ADR-Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

16. Die Tank-Arbeitsgruppe befasst sich zunächst mit der Frage betreffend den Druckaufbau im Tank bis zu einem Höchstwert von 10 % über dem höchsten Betriebsdruck gemäß Absatz 6.8.3.2.11, die im Plenum von Österreich aufgeworfen worden war. Diese Vorschrift für die Sicherheitstoleranz ist bereits in den Vorschriften enthalten und im Dokument des Vereinigten Königreichs gibt es hierzu keinen Änderungsvorschlag.

Das Dokument des Vereinigten Königreichs schlägt eine einheitliche Verwendung des Begriffs "höchster Betriebsdruck" für RID/ADR-Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase vor, da der Begriff "höchstzulässiger Betriebsdruck" für ortsbewegliche Tanks verwendet wird. EIGA weist jedoch darauf hin, dass der Begriff "höchstzulässiger Betriebsdruck" von der Industrie allgemein für alle Tanks verwendet wird, und beantragt deshalb die Aufschiebung eines Beschlusses, bis die gesamten Auswirkungen dieser Änderung beurteilt werden können. EIGA wird gebeten, für die nächste Tagung der Tank-Arbeitsgruppe ein Dokument zu unterbreiten, in dem Beispiele für die unterschiedliche Verwendung von "höchstzulässiger Betriebsdruck" und "höchster Betriebsdruck" auf Tankschildern aufgeführt werden.

17. In der französischen Fassung ist dieses Problem weniger entscheidend, weil "höchstzulässiger Betriebsdruck" für tiefgekühlt verflüssigte Gase in den Absätzen 4.3.3.2.4 und 6.8.3.2.11 als "pression de service maximale autorisée" beschrieben wird.

TOP 8: OTIF/RID/RC/2013/21 (Belgien) – Bericht über einen Zwischenfall mit einem Pro-pangas-Tank

18. Die Tank-Arbeitsgruppe diskutiert den von Belgien unterbreiteten Bericht über einen Zwischenfall aus Sicht des Tankbaus. Die Tank-Arbeitsgruppe ist sich einig, dass an diesen Tanks keine ungeschützten hervorstehenden Teile zulässig sind und verweist auf die in Absatz 6.8.2.1.28 ADR und in den Absätzen 4.1 und 8.11.3 der Norm EN 12252 für die Ausrüstung von Straßentankfahrzeugen für Flüssiggas aufgestellten Grundsätze. Die meisten Experten sind der Ansicht, dass diese mit Bolzen zugeschraubten Öffnungen ebenfalls zur Bedienungsausrüstung (für das Belüften) gehören und auch gemäß Absatz 6.8.2.2.1 angemessen geschützt oder in einem eingelassenen Dom eingebaut sein müssen. Aus diesem Grund wird kein zusätzlicher Text für die Klarstellung als erforderlich erachtet.
19. Es wird bestätigt, dass dieses Problem für neuere Tanks nicht mehr besteht, da die entsprechenden in Bezug genommenen Normen (z.B. EN 13094 oder EN 12252) klar vorschreiben, dass hervorstehende Teile mit der Tankoberseite bündig oder geschützt sein müssen. Es wird darauf hingewiesen, dass ein Muffenstopfen, der von der Tankoberseite nicht absteht, diese Anforderungen erfüllt hätte. Die Tank-Arbeitsgruppe schlägt daher vor, dass die national zuständigen Behörden ihren Prüfstellen und Industrieverbänden mitteilen, dass diese Gewinde-

öffnungen anstelle von Bolzen an bestehenden Tanks soweit möglich durch Muffenstopfen ersetzt werden, die vom Tankkörper nicht abstehen.

TOP 9: OTIF/RID/RC/2013/23 (Schweden) – Kennzeichnung mit dem Prüfdatum

20. Im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von RID/ADR-Tankcontainern und ortsbeweglichen UN-Tanks mit dem Datum der nächsten Prüfung bringen viele Mitglieder der Arbeitsgruppe ihre Präferenz für Vorschlag 1, einige Mitglieder ihre Präferenz für Vorschlag 2 zum Ausdruck. Es besteht jedoch Konsens, dass sowohl für ortsbewegliche UN-Tanks als auch für RID/ADR-Tankcontainer ein einheitlicher Ansatz verfolgt werden sollte.
21. Die Tank-Arbeitsgruppe ist daher der Meinung, dass der beste Ansatz darin besteht, diese Frage zunächst auf UN-Ebene aufzuwerfen, da wegen der viel größeren Anzahl von ortsbeweglichen UN-Tanks die Auswirkungen auf RID/ADR-Tankcontainer allein begrenzt wären. Gleichwohl möchte die Tank-Arbeitsgruppe ihre Unterstützung für den Grundsatz des schwedischen Antrags zum Ausdruck bringen, wenn dieser dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterbreitet wird, und schlägt vor, auf die Frage erneut zurückzukommen, wenn die Diskussion auf dieser Ebene erfolgt ist.

TOP 10: Informelles Dokument INF.4 (EIGA) – Haltezeiten für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

22. Die Tank-Arbeitsgruppe bezieht sich auf die Diskussion der Dokumente OTIF/RID/RC/2012/1 (UIC) und INF.32 (EIGA) bei der Sitzung im März 2012. Die Gründe für das vorzeitige Auslösen der Sicherheitsventile bei der Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase werden in betriebliche Elemente und Bau- und Prüfelemente unterteilt.

Aus betrieblicher Sicht sollte der Schwerpunkt auf korrekten Befüllungsverfahren und angemessenes Herunterkühlen des Tanks gelegt werden, um das festgelegte Druckniveau und die Haltezeit einzuhalten. Eine Druckverringerung sollte für Tanks in Erwägung gezogen werden, die längere Zeit unterwegs sind. Aus baulicher Sicht sollten die Hersteller auf angemessene Berechnungsmethoden hingewiesen werden und den nachfolgenden Verwendern (z.B. Befüller) sollten stoffbezogene Haltezeit-Tabellen (abhängig von den Tankeigenschaften, dem Füllungsgrad, dem Druckniveau usw.) zur Verfügung gestellt werden.

23. Aus diesem Grund wird von der Tank-Arbeitsgruppe ein zweistufiger Ansatz vorgeschlagen:
- In das RID/ADR/ADN sollte eine allgemeine Vorschrift für betriebliche Maßnahmen aufgenommen werden, um das vorzeitige Auslösen der Druckentlastungseinrichtung zu vermeiden. Dabei könnten von der Industrie entwickelte Richtlinien in Bezug genommen werden.
 - Es sollte eine Bewertung der Berechnungsmethoden vorgenommen werden. Im RID/ADR/ADN sollte eine adäquate Methode als ein Mittel zur Erfüllung der Vorschriften für die Bestimmung der tatsächlichen Haltezeit erwähnt werden.

Für dieses zweite Arbeitselement beschließt die Tank-Arbeitsgruppe, EIGA zu bitten, die Richtlinie 041/10 öffentlich zugänglich zu machen, und CEN zu bitten, die Norm EN 12213 den Mitgliedern der Normen-Arbeitsgruppe für eine eventuelle Inbezugnahme im RID/ADR/ADN zur Verfügung zu stellen.

24. EIGA schlägt vor, diese Arbeit fortzusetzen, und bestätigt, dass die Richtlinie auf der EIGA-Website frei zur Verfügung steht. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt diese EIGA-Initiative und wird in Abhängigkeit von den Arbeitsergebnissen zu einem späteren Zeitpunkt auf diese Frage zurückkommen.

TOP 11: Informelles Dokument INF.21 (Norwegen) – Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase in ortsbeweglichen Tanks

25. Die Tank-Arbeitsgruppe behandelt die verschiedenen im informellen Dokument INF.21 gestellten Fragen:

- Ist die Verteilung tiefgekühlt verflüssigter Gase in ortsbeweglichen UN-Tanks zulässig?

Ja. Gemäß der Begriffsbestimmung für "ortsbewegliche Tanks" wird durch die Vorschriften die Verteilung nicht ausgeschlossen. Der Satzteil "ohne Veränderung der Ladung" in der Begriffsbestimmung für "Container" bezieht sich auf die Leistungsanforderung eines Containers, um den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsträgern ohne Entladen und Wiederbeladen zu ermöglichen, und verbietet nicht die Verteilung.

- Sind Schwallbleche in ortsbeweglichen UN-Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase zugelassen und, wenn ja, ist eine neue Zulassung erforderlich, wenn bestehende Tanks damit ausgerüstet werden?

Ja. Gemäß den allgemeinen Vorschriften in Absatz 6.7.4.2.11 sind Schwallbleche zugelassen und werden dazu verwendet, die dynamischen Belastungen auf den Tankboden und Flüssigkeitsbewegungen beim Abbremsen zu verringern. Da Schwallbleche im Allgemeinen Einfluss auf die Auslegung des Tanks haben, ist eine neue Zulassung erforderlich.

- Sind die Vorschriften des Abschnitts 9.7.5 bezüglich der Fahrzeugstabilität anwendbar?

Nein. Abschnitt 9.7.5 ADR ist nur anwendbar für Tankfahrzeuge und die ECE-Regelung Nr. 111 gilt in jedem Fall nur für Tanks mit einem Prüfdruck von weniger als 4 bar. Angesichts des festgelegten Einsatzes der von Norwegen beschriebenen mit Pumpen ausgerüsteten Fahrzeuge kann die zuständige Behörde jedoch mögliche Stabilitätsprobleme berücksichtigen, z.B. mit einem Fahrzeug-Kipptest.

TOP 12: Informelles Dokument INF.30 (UIP) – Angleichung der Verfahren zur Zulassung und Prüfung von Tanks der Klasse 2 und Tanks der Klassen 3 bis 6, 8 und 9

26. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt klar, dass die Anwendung der Vorschriften der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 für andere Klassen dazu führt, dass dieselben Vorschriften wie für die Klasse 2 anwendbar werden (Qualitätsmanagementsystem, Akkreditierung, ...). Erst durch die EU-Gesetzgebung, wie die TPED-Richtlinie, wird ein gemeinsamer Markt geschaffen. In Absatz 6.8.2.4.6 RID ist der Grundsatz der Möglichkeit der Durchführung der wiederkehrenden Prüfung in anderen Staaten bereits enthalten. Darüber hinaus fordern verschiedene Staaten über ihre nationale Gesetzgebung bereits die Akkreditierung von Prüfstellen auch für andere Klassen als der Klasse 2.

27. Aus technischer Sicht bestehen Bedenken bezüglich der Verfügbarkeit harmonisierter Normen für alle anderen Klassen als der Klasse 2.

28. Da es sich um ein spätes informelles Dokument handelt, nimmt die Tank-Arbeitsgruppe schließlich keinen endgültigen Standpunkt zum Antrag der UIP ein. Es werden jedoch im Grundsatz keine Einwände vorgebracht. Die UIP wird gebeten, für die nächste Tagung ein weiter entwickeltes offizielles Dokument zu unterbreiten. Abgesehen von den technischen Aspekten wird dies jedoch als ein allgemeines Thema angesehen, das vom Plenum zu prüfen ist.