

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/2014-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

23. April 2014

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 17. bis 21. März 2014

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.

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 ist vom 17. bis 19. März 2014 in Bern auf der Grundlage eines Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) zusammengetreten. Das Sekretariat wurde von Herrn Michaël Bogaert (Belgien) übernommen. Die entsprechenden Dokumente wurden dem Plenum unterbreitet und der Arbeitsgruppe zur Analyse weitergeleitet.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 28 Experten aus 15 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, werden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2014/1 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2014/5 (Rumänien)
- OTIF/RID/RC/2014/6 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2014/9 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2014/13 (Ukraine)
- OTIF/RID/RC/2014/15 (CEN)
- OTIF/RID/RC/2014/24 (Spanien)
- OTIF/RID/RC/2014/30 (AEGPL)
- OTIF/RID/RC/2014/32 (EIGA)
- OTIF/RID/RC/2014/34 (Frankreich)

Informelle Dokumente:

- INF.5 (Frankreich)
- INF.9 (EIGA)
- INF.15 (Sekretariat der OTIF)
- INF.24 (Vereinigtes Königreich)
- INF.25 (Belgien)
- INF.28 (Sekretariat der UNECE)
- INF.30 (Schweden)
- INF.33 (Deutschland)
- INF.35 (EIGA)
- INF.43 (Polen)
- INF.48 (Russische Föderation)

TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2014/1 (Deutschland) – Weiterverwendung von festverbundenen Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeugen nach den Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.3.1, 1.6.3.2 und 1.6.3.3 ADR + informelle Dokumente INF.35 (EIGA) + INF.43 (Polen)

3. Die Arbeitsgruppe erörtert den Antrag im Einzelnen und bedauert, dass einige RID-Vorschriften für Eisenbahn-Kesselwagen bereits von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses verabschiedet wurden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Vorschriften keine Übergangsvorschrift für vor 1967 gebaute Eisenbahn-Kesselwagen vorsehen und dass dies in jedem Fall erörtert werden sollte, da diese Tanks sonst ab dem 1. Juli 2015 von der Weiterverwendung ausgeschlossen wären.
4. Die Arbeitsgruppe wirft eine Reihe von Fragen in Bezug auf die dem Antrag und den vorgeschlagenen Daten zu Grunde liegenden Überlegungen auf:
 - Welche Kriterien wurden verwendet, um für Tankfahrzeuge, Aufsetztanks und Batterie-Fahrzeuge eine 45-jährige Einsatzdauer vorzuschlagen?

- Sind bei diesen älteren Tanks Sicherheitsprobleme oder eine höhere Unfall- oder Versagensrate festgestellt worden?
- Warum wurde keine Unterscheidung zwischen den einzelnen Arten von Tanks für Gase der Klasse 2 (tiefgekühlt verflüssigte Gase, verflüssigte Gase, verdichtete Gase) getroffen worden?
- Für das RID ist offenbar für unterschiedlich alte Tanks eine unterschiedliche Einsatzdauer angenommen worden. Warum wurde derselbe Ansatz nicht für das ADR verfolgt?
- Warum ist eine höchstzulässige Lebensdauer für Tanks für Gase der Klasse 2, nicht jedoch beispielsweise für Druckgefäße, Großflaschen-Auflieger geeignet?
- Warum ist die Weiterverwendung nicht von einer individuellen technischen Einschätzung der Auslegung und der Art der beabsichtigten Weiterverwendung oder sogar von angepassten Testschemas für die Prüfung der Ermüdung abhängig?
- Warum wurde der Fokus für die Enddaten nur auf die Wanddicke (und nicht auf Schweißnähte, ...) gerichtet?

In der Folge werden eine Reihe von Klarstellungen und Antworten vorgetragen:

- Absicht dieses Dokuments sei es, ein Übergangsregime aufzustellen, um ein stärker harmonisiertes Sicherheitsniveau zu entwickeln.
 - Vor 1978 gebaute ADR-Tanks hätten eine geringere vorgeschriebene Wanddicke.
 - Bei der Zeitspanne von 45 Jahren handele es sich um eine Schätzung der Einsatzdauer von ADR-Tanks, die geringer als die Einsatzdauer von Eisenbahn-Kesselwagen erachtet werde.
 - Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, sollte eine höchste Lebensdauer von Eisenbahn-Kesselwagen mit einer höchsten Lebensdauer von ADR-Tanks einhergehen.
 - Im RID/ADR seien auch für die Ausrüstung und die Baumusterzulassungen in Übereinstimmung mit Normen Enddaten festgelegt.
5. Die Diskussion zeigt, dass die Vorschriften für den RID-Bereich etwa 5000 Eisenbahn-Kesselwagen betreffen, während für das ADR nur etwa 150 Tanks in erster Linie zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen betroffen wären. Darüber hinaus sind viele Experten der Meinung, dass der Entscheidung mehr als rein technische Argumente zu Grunde liegen werden. Die Arbeitsgruppe erzielt keinen Konsens zu dieser Frage und beschließt, dass eine endgültige Entscheidung für das ADR von der WP.15 getroffen werden sollte, wie dies von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für das RID erfolgt ist. Der RID-Fachausschuss wird gebeten, bei seiner Sitzung im Mai eine Übergangsvorschrift für vor 1967 gebaute Kesselwagen zu bewerten.

TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2014/5 (Rumänien) – Kommentare zur neuen Sondervorschrift 664 in Kapitel 3.3 des ADR und Änderungen in der Begriffsbestimmung von "Bedienungsausrüstung" in Abschnitt 1.2.1

6. Die Arbeitsgruppe unterstützt den von Rumänien vorgetragenen Vorschlag, in den Kapiteln 6.7 und 6.8 des RID/ADR eine einheitliche Terminologie zu wählen. Der englische Begriff "*discharge*" wird als besser geeignet angesehen als "*emptying*". Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Unterschied zwischen diesen Begriffen in verschiedenen anderen Sprachen, in denen beide Begriffe gleich übersetzt werden, weniger offensichtlich ist (z.B. der französische Ausdruck "*vidange*").
7. Die Arbeitsgruppe befürwortet die jeweils zweite Option der Anträge 1 und 3 des Arbeitspapiers. Der zweite Antrag, der zum Ziel hat, in der ersten Zeile der Sondervorschrift 664 in Bezug auf die Entleerung des Tanks eine Klarstellung herbeizuführen, wird als nicht notwendig erachtet. Darüber hinaus ergreift die Arbeitsgruppe diese Gelegenheit, um in der Begriffsbestimmung von "Bedienungsausrüstung" die Aufnahme des Begriffs "Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen" vorzuschlagen, was in den Ausgaben 2013 des RID und des ADR vergessen worden war.

Antrag

8. In Abschnitt 1.2.1 bei der englischen Begriffsbestimmung von "**service equipment**" in den Absätzen a) und b) "*emptying*" durch "*discharge*" ersetzen.
9. In Abschnitt 1.2.1 bei der Begriffsbestimmung von "**Bedienungsausrüstung**" in Absatz a) "Lüftungseinrichtungen" ändern in:

"Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen".
10. In der englischen Fassung der Sondervorschrift 664 im zweiten Spiegelstrich nach der Überschrift "*Additive devices*" "*emptying device*" durch "*discharge device*" ersetzen.

TOP 3: Informelles Dokument INF.25 (Belgien) – Übergangsvorschriften für Additivierungseinrichtungen

11. Die Arbeitsgruppe betrachtet die im informellen Dokument INF.25 aufgeworfenen Probleme, die in ihr Aufgabengebiet fallen. Nach einer Diskussion trifft die Arbeitsgruppe folgende Schlussfolgerungen:
 - Die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.44 sollte es der zuständigen Behörde auch ermöglichen, in der nationalen Zulassung Prüfanforderungen abzudecken.
 - Anstelle eine Zulassung für die Weiterverwendung von Additivierungseinrichtungen, die der Sondervorschrift 664 nicht entsprechen, in jedem Verwendungsland zu beantragen, ist es vorzuziehen, die Zulassung nur bei der zuständigen Behörde zu beantragen, die mit der Zulassung des fraglichen Tanks betraut war.
 - Die Verwendung des Begriffes "Zustimmung" anstelle des Ausdrucks "Zulassung" in Unterabschnitt 1.6.3.44 wird vorgezogen.
 - Die Übergangsvorschrift sollte so umformuliert werden, dass die Weiterverwendung bestehender Systeme bis zur nächsten Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung ermöglicht wird, bei der eine Übereinstimmung mit der Sondervorschrift 664 beurteilt wird und sie entweder von der Weiterverwendung ausgeschlossen oder Gegenstand der oben beschriebenen Zulassung durch die zuständige Behörde werden.

Verschiedene Experten waren alternativ der Meinung, dass es vorzuziehen wäre, die Anforderung in Bezug auf die Zulassung der Weiterverwendung bestehender Additivierungseinrichtungen, die nicht der Sondervorschrift 664 entsprechen, durch die zuständige Behörde zu streichen.

12. Der Vertreter Belgiens erklärt sich einverstanden, dies der nächsten Tagung der WP.15 in Form eines Änderungsantrags zu Unterabschnitt 1.6.3.44 der Ausgabe 2015 des ADR mitzuteilen.

TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2014/6 (Deutschland) – Kapitel 6.10 Saug-Druck-Tanks für Abfälle + OTIF/RID/RC/2014/34 (Frankreich) + informelles Dokument INF.5 (Frankreich)

13. Die Arbeitsgruppe begrüßt Vertreter der deutschen und französischen Verbände für Saug-Druck-Tanks für Abfälle, die Präsentationen zur momentanen Praxis, zu bestehenden Bedenken und Lösungsempfehlungen vorstellen. In der Arbeitsgruppe wird eine technische Diskussion über die beiden verschiedenen etablierten praktischen Vorgehensweisen geführt:
- Ausrüstung der Druck-/Vakuumpumpe, die eine Zündquelle darstellen kann, mit Flammendurchschlagsicherungen, um das Entzünden entzündbarer Dämpfe innerhalb des Tanks durch Funken zu verhindern;
 - explosionsdruckstoßfeste Auslegung des Tanks, um die Auswirkungen einer möglichen Entzündung im Tank selbst zu begrenzen.

Beide Systeme bieten offenbar Vor- und Nachteile:

	System A	System B
Vorteile	Verhinderung einer Entzündung auch gegenüber ortsfesten Installationen, die mit Absaugleitung verbunden sind.	Tank kann einer Explosion standhalten (geringeres Risiko, wenn im Tank durch einen fremden Gegenstand ein Funke gebildet wird).
Nachteile	Tank kann keiner Explosion standhalten.	Betriebliche Maßnahmen erforderlich, um eine Entzündung oder eine Flammenausbreitung (z.B. zu Beginn oder am Ende eines Pumpzyklus) zu vermeiden.

14. Die Arbeitsgruppe einigt sich schließlich auf einen allgemeineren Wortlaut eines neuen Unterabschnitts in Abschnitt 4.5.2, der die Vorteile beider Systeme anerkennt und die Notwendigkeit der Vermeidung einer Ausbreitung der Auswirkungen einer Entzündung im Tank auf die Absaugleitung anspricht. Interessierte Parteien werden aufgefordert, weitere Anträge an die Tank-Arbeitsgruppe zu richten, sofern sie dies für erforderlich halten.

Antrag

15. Einen neuen Unterabschnitt 4.5.2.6 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"4.5.2.6 Wenn für das Befüllen mit oder Entleeren von entzündbaren flüssigen Stoffen eine Druck-Vakuumpumpe verwendet wird, die eine Zündquelle darstellen kann, müssen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden, um eine Entzündung des Stoffes und die Ausbreitung der Auswirkungen der Entzündung außerhalb des Tanks zu vermeiden."

Annahme des Antrags in Absatz 7 des Dokuments 2014/34 wie folgt:

6.10.3.8 b) "an der Ansaug- und der Ausstoßöffnung" ändern in:

"an alle Öffnungen".

(nur ADR:)

4.5.2 Einen neuen Unterabschnitt 4.5.2.5 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"**4.5.2.5** (bleibt offen)".

TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2014/9 (Russische Föderation) – Änderung der Sondervorschriften für die Beförderung von UN 1131 Kohlenstoffdisulfid und damit zusammenhängende Fragen

16. Die Arbeitsgruppe anerkennt die fortdauernden Anstrengungen in Zusammenhang mit der Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS und diskutiert das Dokument im Einzelnen. Das Dokument enthält in der Hauptsache zwei Änderungsvorschläge:
 - a) Zuordnung der Sondervorschrift TU 22 und einer neuen Sondervorschrift TU 51 zur UN-Nummer 1131;
 - b) Streichung der Sondervorschriften TP 2 und TP 7 bei der UN-Nummer 1131 und Zuordnung der neuen Sondervorschriften TP 41 und TP 42.
17. Zu dem ersten Änderungsantrag zeigt eine Analyse, dass zwischen dem derzeitigen Füllungsgrad in Kapitel 4.3 und dem Füllungsgrad nach der neuen Sondervorschrift TU 22 nur ein Unterschied von 1 % besteht. Es wird daher als nicht erforderlich angesehen, die Sondervorschrift TU 22, die typischerweise Stoffen der Klassen 4.2 und 4.3 zugordnet ist, auch der UN-Nummer 1131 zuzuordnen. Anstelle von detaillierten Vorschriften in der neu vorgeschlagenen Sondervorschrift TU 51 bevorzugt die Arbeitsgruppe die Zuordnung der bestehenden Sondervorschrift TU 2 zur UN-Nummer 1131, um die Anforderung der Beförderung unter einer Schutzschicht inerten Gases abzudecken.
18. Es wird bestätigt, dass eine Entscheidung zum zweiten Änderungsantrag vom UN-Expertenunterausschuss getroffen werden muss und die Frage daher auf dieser Ebene erörtert werden sollte. Angesichts der zu Absatz a) geführten Diskussion sieht die Arbeitsgruppe jedoch keine unmittelbare Notwendigkeit, die Sondervorschriften TP 2 und TP 7 durch die neuen Sondervorschriften TP 41 und TP 42 zu ersetzen. Der systematische Ansatz im RID/ADR bezüglich Schutzkappen für Verschlüsse und des Verbots der Beförderung von Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln, der in den UN-Modellvorschriften nicht existiert, könnten jedoch in dieser Diskussion berücksichtigt werden.

Antrag

19. In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) bei UN 1131 einfügen:

"TU2".

TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2014/13 (Ukraine) – Änderung der Sondervorschriften TU 21 und TU 16 des Kapitels 4.3 RID/ADR/ADN zur Anpassung an die Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS + informelles Dokument INF.48 (Russische Föderation)

20. Die Arbeitsgruppe erörtert das Dokument der Ukraine im Einzelnen. Das am 17. März 2014 herausgegebene informelle Dokument INF.48 geht leider verspätet ein, so dass es von der Arbeitsgruppe, die ihre Diskussion zu dieser Frage vor Kenntnis dieses informellen Dokuments abgeschlossen hat, nicht mehr berücksichtigt werden kann.
21. Diese Frage wird unter Berücksichtigung der Anstrengungen in Zusammenhang mit einer Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS diskutiert. Das Dokument wird im Auftrag der Ukraine und der SMGS-Arbeitsgruppe von Lettland vorgestellt. Im Dokument werden zwei Elemente vorgebracht: eine Änderung der Sondervorschrift TU 21 und eine Änderung der Sondervorschrift TU 16.
22. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass die derzeitigen Bestimmungen der Sondervorschrift TU 21 für die Beförderung von Phosphor (UN 2447 und UN 1381) entweder die Verwendung von Stickstoff oder die Verwendung von Wasser und Stickstoff fordern. In Zusammenhang mit dem im Dokument beschriebenen Zwischenfall stellt sich die Arbeitsgruppe die Frage, ob der Tank luftdicht verschlossen war und ob wie im RID vorgeschrieben Stickstoff aufgeschlagen wurde, um den freibleibenden Raum zu füllen. Es wird erkannt, dass die Anlage 2 zum SMGS keine zusätzliche Beaufschlagung mit Stickstoff fordert, wenn eine Wasserschicht aufgebracht wurde. Aus diesem Grund ist die Arbeitsgruppe nicht der Ansicht, dass eine größere Höhe der Wasserschicht eine Schlüsselrolle spielt, solange der Tank unter Stickstoffdruck verbleibt. Darüber hinaus wird von mehreren Experten darauf hingewiesen, dass eine höhere Wasserschicht auch eine größere Menge Abwasser je Beförderungsvorgang bedeute.
23. Aus technischer Sicht könnte der einzige Grund für eine Erhöhung der Wassermenge in einer Erhöhung des Wärmepuffereffekts von Wasser liegen. Darüber hinaus wird von der Arbeitsgruppe die Aufnahme einer Anforderung für Gefrierschutzmittel bei Beförderungen in Gebiete mit Temperaturen unter 0 °C erörtert. Für den Moment gibt sich die Arbeitsgruppe mit dieser Rückmeldung an die Ukraine zur weiteren Berücksichtigung zufrieden. Zusammengefasst wird die Option 1 von der Arbeitsgruppe nicht unterstützt und die Option 2 als unnötig angesehen, da bei Beförderungen vom RID- in den SMGS-Bereich die Mindestanforderungen bei der Regelwerke erfüllt werden müssten, zwischen denen keine Widersprüche bestehen.
24. Der Antrag auf Änderung der Sondervorschrift TU 16 zielt in erster Linie darauf ab, eine ausreichende Bremswirkung sicherzustellen, wenn ein ungereinigter leerer Tank mit Wasser gefüllt ist. Rückmeldungen verschiedener Experten ergeben, dass die derzeitigen Bremssysteme (entweder manuelles Bremssystem mit Umschalthebel zwischen "leer" und "beladen" oder automatisches Bremssystem) ausreichend sind. Die Arbeitsgruppe entscheidet schließlich, dass die Frage der Aufnahme einer zusätzlichen Angabe im Beförderungspapier eine allgemeine Frage des Verkehrsträgers Eisenbahn und an die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses verwiesen werden kann.

TOP 7: Dokument OTIF/RID/RC/2014/24 (Spanien) – Beförderung von tiefgekühlt verflüssigtem Erdgas (UN 1972) in nicht vakuumisolierten Tanks

25. Die Arbeitsgruppe erörtert dieses Dokument im Nachgang zu den Diskussionen bei der Tagung der Tank-Arbeitsgruppe im September 2013. Nach einer ausführlichen Diskussion einigt sich die Arbeitsgruppe auf folgende Punkte:
 - Der derzeitige Verweis auf die Norm EN 14398-2:2003 (ausgenommen Tabelle 1) in der Tabelle der in Kapitel 6.8 aufgeführten Normen ist nicht korrekt und sollte durch einen Verweis auf die "neue" Norm aus dem Jahr 2008 ersetzt werden. Damit ist auch der Vermerk hinsichtlich des Ausschlusses der Tabelle 1 nicht mehr anwendbar, da in der Änderung 2008 der Norm die ursprüngliche Tabelle 1, welche mit den Vorschriften des ADR

nicht übereinstimmende Vorschriften für die minimale Wanddicke enthielt, gestrichen wurde. Die Normen-Arbeitsgruppe wird gebeten, diese Frage zu berücksichtigen und den Verweis auf diese Norm entsprechend anzupassen sowie die Kohärenz des Anwendungsbereichs der verschiedenen Teile der Norm zu überprüfen.

- Eine Klarstellung der Nichtanwendbarkeit der Norm EN 14398-2:2003 + A2:2008 auf Erdgas, tiefgekühlt, flüssig (UN 1972) ist wünschenswert. Die Normen-Arbeitsgruppe wird gebeten, dies zu berücksichtigen.
- Der erste Antrag unter Absatz 37 des Dokuments 2014/24 wird von der Arbeitsgruppe nicht unterstützt.
- Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass allen betroffenen Stellen mitgeteilt werden sollte, dass jeglicher Bau von nicht vakuumisolierten Tanks für die Beförderung von Erdgas, tiefgekühlt, flüssig im Rahmen des ADR gestoppt werden sollte.
- Für vor dem 1. Januar 2009 gebaute und zugelassene schaumisolierte Tanks zur Beförderung von Erdgas, tiefgekühlt, flüssig existiert bereits eine Übergangsvorschrift.

26. Darüber hinaus werden verschiedene andere Fragen aufgeworfen, zu denen kein Konsens erzielt werden kann:

- Es besteht ein Unterschied bei der Verwendung von nicht vakuumisolierten Tanks für typische Stoffe wie CO₂ (bei -20 °C) und Stoffe wie Erdgas, tiefgekühlt, flüssig (-162 °C). Es besteht jedoch kein Konsens in Bezug auf das relative Sicherheitsniveau beider Tanktypen (vakuumisoliert oder schaumisoliert) für diese Beförderung.
- Einige Experten bringen ihre Ansicht zum Ausdruck, dass wegen der Art und Weise der Inbezugnahme der Norm EN 14398 ausreichende Gründe für eine Fehlinterpretation des Anwendungsbereichs dieser Norm bestehen.
- Hinsichtlich der Zweckmäßigkeit, den zweiten Vorschlag im Dokument 2014/24 für die ADR-Ausgabe 2015 anzunehmen, der darin besteht, in Abschnitt 1.6.3 eine Übergangsvorschrift für die Weiterverwendung von nicht vakuumisolierten Tanks für UN 1972 (oder möglicherweise UN 3161) aufzunehmen, die vor dem 30. September 2013, aber nach dem 1. Januar 2009, als die Normen verpflichtend anwendbar wurden, sind die Meinungen geteilt. Eine erste Analyse zeigt, dass mindestens etwa 40 Tanks in drei Mitgliedstaaten betroffen sind.
- Verschiedene Experten halten es jedoch für geeigneter, ihre Weiterverwendung über eine multilaterale Sondervereinbarung oder eine nationale Abweichung zu ermöglichen.

Die Arbeitsgruppe ist sich schließlich einig, dass für die endgültige Entscheidung nicht nur technische Argumente ausschlaggebend sind und dass ihre Rolle als Expertengruppe ausgeschöpft ist. Eine endgültige Entscheidung sollte daher in der Gemeinsamen Tagung diskutiert und anschließend von der WP.15 getroffen werden, da nur das ADR betroffen ist.

TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2014/30 (AEGPL) – Wiederkehrende Prüfung von Flüssiggas (LPG)-Tankfahrzeugen – Alternativen zur Wasserdruckprüfung

26. Die Arbeitsgruppe erörtert das von AEGPL vorgestellte Dokument in allen Einzelheiten. Das Ziel des Dokuments besteht darin, die Wasserdruckprüfung bei der wiederkehrenden Prüfung zu ersetzen. Die Arbeitsgruppe bestätigt verschiedene zuvor diskutierte Punkte und erhält Antworten zu den zuvor aufgeführten offenen Punkten:

- Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Sondervorschrift TT 11 sollte zunächst auf LPG-Straßentanks aus Kohlenstoffstahl beschränkt werden.
- Bei der Prüfung sollte die Anwendung einer Kombination verschiedener zerstörungsfreier Prüfmethoden ermöglicht werden.
- Die akustische Emissionsprüfung wird als nicht sehr praktikable zerstörungsfreie Prüfmethode für Straßentankfahrzeuge erachtet (zu viele Werkstofftrennungen im Aufbau des Tanks, flexible Verbindungen, ...) und wird in der vorgeschlagenen Liste der Methoden nicht aufgenommen.
- Die Kompetenz der Person, welche die zerstörungsfreie Prüfung durchführt, muss entweder über eine Norm oder eine Sondervorschrift ähnlich TT 8 entsprechend abgedeckt werden.

Die Arbeitsgruppe einigt sich schließlich auf einen revidierten Vorschlag für die Gemeinsame Tagung (Änderungen am Dokument 2014/30 sind kenntlich gemacht).

Antrag

27. In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) des ADR bei den UN-Nummern 1011, 1075, 1965, 1969 und 1978 in Spalte (13) einfügen:

"TT11".

28. In Abschnitt 6.8.4 d) folgende neue Sondervorschrift TT 11 hinzufügen (nur linke Seite):

"TT 11 Bei festverbundenen Tanks und Aufsetztanks mit Tankkörpern und Bedienungsausrüstungen aus Kohlenstoffstahl, die ausschließlich für die Beförderung von Flüssiggas verwendet eingesetzt werden, darf ~~[mit Genehmigung des von der zuständigen Behörde für die Durchführung der wiederkehrenden Prüfung zugelassenen Sachverständigen]~~ die Wasserdruckprüfung zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Prüfung durch die nachfolgend aufgeführten zerstörungsfreien Prüfverfahren, die entsprechend der Eignungsbewertung ~~des Sachverständigen~~ der zuständigen Behörde, deren Beauftragten oder der Prüfstelle (siehe Sondervorschrift TT 9) entweder einzeln oder in Kombination durchgeführt werden, ersetzt werden:

- Norm EN ISO 17640:2010 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Ultraschallprüfung – Techniken, Prüfklassen und Bewertung,
- Norm EN ISO 17638:2009 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Magnetpulverprüfung mit Zulässigkeitsgrenzen gemäß Norm EN ISO 23278:2009 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Magnetpulverprüfung von Schweißverbindungen – Zulässigkeitsgrenzen,
- Norm EN 1711:2000 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Wirbelstromprüfung von Schweißverbindungen durch Vektorauswertung,

- Norm EN 14127:2011 – Zerstörungsfreie Prüfung – Dickenmessung mit Ultraschall.

Das bei zerstörungsfreien Prüfungen beteiligte Personal muss gemäß folgender Norm qualifiziert und zertifiziert sein und muss über geeignete theoretische und praktische Kenntnisse der zerstörungsfreien Prüfungen, die sie durchführen, festlegen, überwachen, beaufsichtigen oder auswerten, verfügen:

- Norm EN ISO 9712:2012 – Zerstörungsfreie Prüfung – Qualifizierung und Zertifizierung von Personal der zerstörungsfreien Prüfung.

~~Alle Gewindemuttern, Schrauben und Bolzen, die für drucktragende Verbindungsstellen verwendet werden, müssen entfernt und auf Beschädigungen oder Korrosion untersucht werden. [Gewindemuttern, Schrauben und Bolzen, die Beschädigungen oder Korrosion aufweisen, die ihre Festigkeit verringern, müssen in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Spezifikation durch geeignete neue Bauteile ersetzt werden.]~~

~~Nach Warmarbeiten (direkter Einwirkung von Hitze, wie Schweißen oder Schneiden,) an drucktragenden Elementen des Tanks muss zusätzlich zu jeder vorgeschriebenen zerstörungsfreien Prüfung eine Wasserdruckprüfung durchgeführt werden.~~

~~Die zerstörungsfreie Prüfung ersetzt nicht die Dichtheitsprüfung, die am gesamten Tankkörper und an der Gesamtheit der Ausrüstung durchzuführen ist.~~

Die zerstörungsfreie Prüfung muss in den Bereichen des Tankkörpers und der Ausrüstung durchgeführt werden, die in der nachstehenden Tabelle aufgeführt sind:

Bereich des Tankkörpers und der Ausrüstung	zerstörungsfreie Prüfung
T-Verzweigungen von Stumpfschweißnähten des Tankkörpers	100 % Ultraschallprüfung oder Magnetpulverprüfung oder Wirbelstromprüfung
Stumpfschweißnähte des Tankkörpers in Längsrichtung	100 % Ultraschallprüfung oder Magnetpulverprüfung oder Wirbelstromprüfung 100 % zerstörungsfreie Prüfung unter Verwendung einer oder mehrerer der folgenden Verfahren: <u>Ultraschallprüfung, Magnetpulverprüfung oder Wirbelstromprüfung</u>
Umfangsstumpfschweißnähte des Tankkörpers	
(innere) Befestigungs-, Mannloch-, Stutzen- und Öffnungsschweißnähte direkt am Tankkörper	
Bereiche hoher Beanspruchung der Doppelplatten zur Tankbefestigung (über den Sattelflügel plus 400 mm)	
Schweißnähte an Rohrleitungen und Ausrüstungen	
Bereiche des Tankkörpers, die von außen keiner Sichtprüfung unterzogen werden können	Prüfung der Wanddicke von innen durch Ultraschall in Rasterabständen von (höchstens) 150 mm

~~Die Fehlerakzeptanzniveaus Unabhängig von den ursprünglichen für den Tank verwendeten Norm oder technischen Regelwerken für die Auslegung und den Bau müssen die Fehlerakzeptanzniveaus den Anforderungen der entsprechenden Teile der Norm EN 14025:2013 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metallische Drucktanks – Auslegung und Bau), EN 12493:2013 (Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Geschweißte Druckbehälter aus Stahl für Straßentankfahrzeuge für Flüssiggas (LPG) – Auslegung und Herstellung), EN ISO 23278:2009 (Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Magnetpulverprüfung von Schweißverbindungen~~

– Zulässigkeitsgrenzen) oder der Akzeptanznorm entsprechen, auf die in der anwendbaren Norm für die zerstörungsfreie Prüfung verwiesen wird.

Wenn durch zerstörungsfreie Prüfmethode ein inakzeptabler Fehler festgestellt wird, muss der Tank repariert und erneut geprüft werden. ~~(Die Durchführung einer Wasserdruckprüfung ist ohne Vornahme der vorgeschriebenen Reparaturen nicht zugelassen zulässig).~~

Die Ergebnisse der zerstörungsfreien Prüfung müssen aufgezeichnet und über die gesamte Lebensdauer des Tanks aufbewahrt werden."

TOP 9: Dokument OTIF/RID/RC/2014/32 (EIGA) – Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tankcontainern und abnehmbaren Tanks + informelle Dokumente INF.9 (EIGA) + INF.24 (Vereinigtes Königreich)

29. Die Arbeitsgruppe unterstützt das von EIGA vorgelegte Dokument und vereinbart den überarbeiteten Text im informellen Dokument INF.24 als Grundlage für die Diskussion zu verwenden. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass der Vorschlag nur Kesselwagen (RID) und Tankcontainer (RID/ADR) erfassen sollte. Darüber hinaus wird beschlossen, die neuen Vorschriften für die Bestimmung der tatsächlichen Haltezeit in einem neuen Unterabschnitt 4.3.3.5 und nicht in einer neuen Sondervorschrift TU aufzunehmen. Für den Zeitpunkt, zu dem die berechnete Referenzhaltezeit auf dem Tankschild angegeben werden muss, wird eine Übergangsvorschrift bis zur nächsten Prüfung (z.B. Zwischenprüfung oder wiederkehrende Prüfung) ins Auge gefasst.
30. Die von EIGA entwickelten Leitlinien werden von der Arbeitsgruppe begrüßt und überprüft. Die Arbeitsgruppe entscheidet, die Sekretariate der OTIF und der UNECE zu bitten, auf ihren jeweiligen Websites einen Link auf das EIGA-Dokument 184/14 zu veröffentlichen.
31. Die Arbeitsgruppe einigt sich auf eine überarbeitete Fassung des informellen Dokuments INF.24 als Vorschlag für die Gemeinsame Tagung (Änderungen am informellen Dokument INF.24 sind kenntlich gemacht).

Antrag

32. In Abschnitt 1.2.1 folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

"Haltezeit. Der Zeitraum zwischen der Herstellung des erstmaligen Füllzustandes bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Druck durch Wärmezufuhr auf den niedrigsten Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtung(en) von Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase gestiegen ist.

Bem. Für *ortsbewegliche Tanks* siehe Unterabschnitt 6.7.4.1."

33. Folgenden neuen Unterabschnitt 4.3.3.5 einfügen (RID: gesamte Seitenbreite / ADR: nur rechte Spalte):

"4.3.3.5 Für jede Beförderung eines <(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainers mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss die tatsächliche Haltezeit bestimmt werden, und zwar unter Berücksichtigung:

- a) der Referenzhaltezeit des zu befördernden tiefgekühlt verflüssigten Gases (siehe Absatz 6.8.3.4.10), wie auf dem in Absatz 6.8.3.5.4 genannten Schild angegeben;
- b) der tatsächlichen Fülldichte;

- c) des tatsächlichen Fülldrucks;
- d) des niedrigsten Ansprechdrucks des (der) Druckbegrenzungseinrichtung(en);
- e) der Verschlechterung der Isolierung^{*)}.

Bem. Die Norm ISO 21014:2006 Kryo-Behälter – Leistungsmerkmale der Kryo-Isolierung beschreibt Methoden für die Bestimmung der Leistungsmerkmale der Isolierung von Kryo-Behältern und liefert eine Methode für die Berechnung der Haltezeit.

Das Datum (oder der Zeitpunkt), an (zu) dem die tatsächliche Haltezeit überschritten sein wird, muss im Beförderungspapier angegeben werden (siehe Absatz 5.4.1.2.2 d)).

<(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainer dürfen nicht zur Beförderung aufgegeben werden:

- a) mit einem Füllungsgrad, bei dem die Schwallbewegungen des Inhalts unzulässige hydraulische Kräfte hervorrufen können;
- b) wenn sie undicht sind;
- c) wenn sie in einem Ausmaß beschädigt sind, dass die Unversehrtheit des <(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainers oder seiner Hebe- oder Befestigungseinrichtungen beeinträchtigt sein kann;
- d) wenn die Bedienungsausrüstung nicht geprüft und in gutem betriebsfähigem Zustand befunden worden ist;
- e) wenn die tatsächliche Haltezeit des zu befördernden tiefgekühlt verflüssigten Gases nicht bestimmt worden ist;
- f) wenn die Dauer der Beförderung unter Berücksichtigung aller eventuell auftretenden Verzögerungen die tatsächliche Haltezeit übersteigt und
- g) wenn der Druck nicht konstant ist und auf ein Niveau abgesunken ist, so dass die tatsächliche Haltezeit erreicht werden kann^{*)}.

^{*)} Leitlinien werden im Dokument des European Industrial Gases Association (Europäischer Industriegase-Verband) (EIGA) "Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks" (Methoden zur Vermeidung eines vorzeitigen Ansprechens der Druckentlastungseinrichtungen von Tanks) bereitgestellt, das unter www.eiga.eu abgerufen werden kann."

34. Im Absatz 5.4.1.2.2 ADR folgenden neuen Unterabsatz einfügen:

"c) (bleibt offen)".

35. Im Absatz 5.4.1.2.2 ADR folgenden neuen Unterabsatz einfügen:

"d) für Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss der Absender das Datum (den Zeitpunkt) im Beförderungspapier eintragen, an (zu) dem die tatsächliche Haltezeit überschritten sein wird."

36. Der Absatz 5.4.1.2.2 d) RID erhält folgenden Wortlaut:

"d) für Kesselwagen und Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss der Absender das Datum (den Zeitpunkt) im Beförderungspapier eintragen, an (zu) dem die tatsächliche Haltezeit überschritten sein wird."

37. Am Ende des Absatzes 6.8.3.2.15 folgenden Satz hinzufügen (RID: gesamte Seitenbreite / ADR: nur rechte Spalte):

"Für die Typprüfung der Wirksamkeit des Isolierungssystems siehe Absatz 6.8.3.4.11."

38. Folgende neue Absätze 6.8.3.4.10 und 6.8.3.4.11 (RID: gesamte Seitenbreite / ADR: nur rechte Spalte) einfügen:

"Haltezeiten für Tankcontainer <(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainer zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen

6.8.3.4.10 Die Referenzhaltezeit für <(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainer zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss auf der Grundlage folgender Faktoren bestimmt werden:

- a) die nach Absatz 6.8.3.4.11 bestimmte Wirksamkeit des Isolierungssystems;
- b) der niedrigste Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtung(en);
- c) die ursprünglichen Füllbedingungen;
- d) eine angenommene Umgebungstemperatur von 30 °C;
- e) die physikalischen Eigenschaften der einzelnen, für die Beförderung vorgesehenen tiefgekühlt verflüssigten Gase.

6.8.3.4.11 Die Wirksamkeit des Isolierungssystems (Wärmezufuhr in Watt) muss durch eine Typprüfung des <(nur RID:) Tanks>/<(nur ADR:) Tankcontainers geprüft werden. Diese Prüfung muss umfassen:

- a) entweder eine Konstantdruckprüfung (zum Beispiel bei atmosphärischem Druck), bei der über einen bestimmten Zeitraum der Verlust an tiefgekühlt verflüssigtem Gas gemessen wird,
- b) oder eine Prüfung im geschlossenen System, bei der über einen bestimmten Zeitraum der Druckanstieg im Tankkörper gemessen wird.

Bei der Durchführung der Konstantdruckprüfung müssen Schwankungen des atmosphärischen Drucks berücksichtigt werden. Bei beiden Prüfungen müssen Korrekturen für eventuelle Abweichungen der Umgebungstemperatur vom angenommenen Referenzwert von 30 °C für die Umgebungstemperatur vorgenommen werden.

Bem. Die Norm ISO 21014:2006 Kryo-Behälter – Leistungsmerkmale der Kryo-Isolierung beschreibt Methoden für die Bestimmung der Leistungsmerkmale der Isolierung von Kryo-Behältern und liefert eine Methode für die Berechnung der Haltezeit."

39. Die bestehenden Absätze **6.8.3.4.10** bis **6.8.3.4.16** werden zu **6.8.3.4.12** bis **6.8.3.4.18**.

40. Der Absatz 6.8.3.5.4 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text unterstrichen):

"**6.8.3.5.4** An Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase:

- der höchstzulässige Betriebsdruck^{19)/18)};

(RID: gesamte Seitenbreite / ADR: nur rechte Spalte:)

- die Referenzhaltezeit (in Tagen oder Stunden) für jedes Gas^{19)/18)}.

- der dazugehörigen ursprünglichen Drücke (in bar oder kPa (Überdruck))^{19)/18)}."

41. In Abschnitt 1.6.3 RID eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen¹⁾:

"**1.6.3.xx** Kesselwagen für tiefgekühlt verflüssigte Gase die vor dem 1. Juli 2015 gemäß den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2015 geltenden Vorschriften der Absätze 6.8.3.2.10, 6.8.3.2.11 und 6.8.3.5.4 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2015 vorzunehmenden ~~wiederkehrenden~~ Prüfung weiterverwendet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen für die Einhaltung der Vorschriften ~~der Sondervorschrift TU 42 des Abschnitts 4.3.5 des Unterabschnitts 4.3.3.5~~ und des Absatzes 5.4.1.2.2 d) die tatsächlichen Haltezeiten ohne Rückgriff auf die Referenzhaltezeit geschätzt werden."

42. In Abschnitt 1.6.4 RID/ADR eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen¹⁾:

"**1.6.4.xx** Tankcontainer für tiefgekühlt verflüssigte Gase die vor dem 1. Juli 2015 gemäß den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2015 geltenden Vorschriften der Absätze 6.8.3.2.10, 6.8.3.2.11 und 6.8.3.5.4 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2015 vorzunehmenden ~~wiederkehrenden~~ Prüfung weiterverwendet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen für die Einhaltung der Vorschriften ~~der Sondervorschrift TU 42 des Abschnitts 4.3.5 des Unterabschnitts 4.3.3.5~~ und des Absatzes 5.4.1.2.2 d) die tatsächlichen Haltezeiten ohne Rückgriff auf die Referenzhaltezeit geschätzt werden."

Folgeänderungen (vom Sekretariat vorgeschlagen, jedoch weder von der Tank-Arbeitsgruppe noch von der Gemeinsamen Tagung diskutiert):

(nur RID:)

Kapitel 3.2

Tabelle A

Bei den UN-Nummern 1003, 1038, 1073, 1913, 1951, 1961, 1963, 1966, 1970, 1972, 1977, 2187, 2201, 2591, 3136, 3158, 3311 und 3312 in Spalte (18) streichen:

"CW30".

4.3.2.1.7

"6.8.3.4.16" ändern in:

"6.8.3.4.18".

¹⁾ Anmerkung des Sekretariats: Die in diesem neuen Unterabschnitt erwähnten Daten bezogen sich auf eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015. Da die Inkraftsetzung auf den 1. Januar 2017 verschoben wurde, müssen diese Daten gegebenenfalls angepasst werden (siehe auch OTIF/RID/RC/2014-A Absatz 11).

6.8.3.4.12 (bisheriger Absatz 6.8.3.4.10) "6.8.3.4.14" ändern in:
"6.8.3.4.16".

6.8.3.4.16 (bisheriger Absatz 6.8.3.4.14) "6.8.3.4.15" ändern in:
"6.8.3.4.17".

6.8.3.4.18 (bisheriger Absatz 6.8.3.4.16) "6.8.3.4.10 bis 6.8.3.4.15" ändern in:
"6.8.3.4.12 bis 6.8.3.4.17".

(nur RID:)

6.8.3.5.11 Im letzten Spiegelstrich in der linken Spalte "6.8.3.4.13" ändern in:
"6.8.3.4.15".

(nur ADR:)

6.8.3.6 Bei der Norm "EN 13807:2003" in Spalte (3) "6.8.3.4.10 bis 6.8.3.4.12" ändern in:
"6.8.3.4.12 bis 6.8.3.4.14".

(nur RID:)

7.5.11

CW 30 erhält folgenden Wortlaut:

"**CW 30** (gestrichen)".

TOP 10: Informelles Dokument INF.15 (Sekretariat der OTIF) – Klarstellung der Bestimmungen der Absätze 6.8.3.2.6 und 6.8.3.2.13 sowie der Sondervorschrift TM 3 des Abschnitts 6.8.4

43. Die Arbeitsgruppe erörtert die vom Sekretariat der OTIF aufgeworfenen Fragen und einigt sich auf folgende Anträge:

Antrag

- a) Zu Absatz 6.8.3.2.6: Die Arbeitsgruppe diskutiert den Hintergrund der Anforderung nicht durchsichtiger Flüssigkeitsstandanzeiger, der vermutlich darin besteht, Schaugläser in diesen Tanks, die einen zusätzlichen Flansch bedeuten würden, zu vermeiden. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe ist der Meinung, die derzeitigen Vorschriften nicht zu ändern, da Schaugläser an diesen Tanks nicht erwünscht sind.
- b) Zu Absatz 6.8.3.2.13: Die Arbeitsgruppe stimmt mit dem Antrag des Sekretariats der OTIF in Absatz 9 des informellen Dokuments INF.15 zu, aus Gründen einer einheitlichen Terminologie "abnehmbare Elemente" durch "abnehmbare Tanks" zu ersetzen. Dieses Problem betrifft nur das RID.
- c) Zu Sondervorschrift TM 3: Die Arbeitsgruppe erörtert das Ziel der vorgeschlagenen Änderungen, ist sich aber einig, dass es geeigneter wäre, die Sondervorschrift TM 3 zu ändern, um auf jeden einzelnen Stoff Bezug zu nehmen, da die Sondervorschrift TM 3 einzelnen UN-Nummern, typischerweise sehr gefährlichen Stoffen, wie Dichlorsilane, Fluorwasserstoff, wasserfrei, zugeordnet ist, die nicht unbedingt alle in Tanks zur ausschließlichen Verwendung befördert werden.

TM 3 Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut: / erhält folgenden Wortlaut:

"An den Tanks muss auf dem in Absatz 6.8.2.5.1 vorgesehenen Schild zusätzlich die offizielle Benennung und die höchstzulässige Masse der Füllung in kg für diesen Stoff angegeben sein."

TOP 11: Informelles Dokument INF.28 (Sekretariat der UNECE) – Übergangsvorschriften für Tanks

44. Die Arbeitsgruppe stimmt mit der vorgeschlagenen Streichung des Unterabschnitts 1.6.4.31 überein. Die Arbeitsgruppe stimmt jedoch der Streichung des Unterabschnitts 1.6.4.15 nicht zu, da es nach Absatz 6.8.3.4.6 möglich ist, bei Tankcontainern die Zwischenprüfung auszulassen, was dazu führen könnte, dass der Tank erst nach 12 Jahren vorgeführt wird.

TOP 12: Informelles Dokument INF.30 (Schweden) – Interpretation von Normen

45. Die Arbeitsgruppe stimmt dem Vertreter Schwedens zu, dass die derzeitige Tabelle in Absatz 6.8.2.6.1 durch die Aufnahme von Zwischenüberschriften nicht klar ist. Es wird festgestellt, dass der Anwendungsbereich der Normen anwendbar bleiben sollte, da Normen als Ganzes geschrieben werden und außerhalb ihres Anwendungsbereichs nicht anwendbar oder geeignet sein können. Aus diesem Grund schlägt die Arbeitsgruppe folgende Folgeänderungen vor:

Antrag

46. In der Tabelle des Absatzes 6.8.2.6.1 die verschiedenen Zwischenüberschriften und die doppelte Eintragung für die Norm EN 13094 streichen.

TOP 13: Informelles Dokument INF.33 (Deutschland) – Ergänzung der Sondervorschrift TC 8 in Abschnitt 6.8.4 ADR für die Beförderung von UN 0331 Sprengstoff Typ B in Tanks

47. Die Arbeitsgruppe stimmt mit dem Antrag im Grundsatz überein, da der Absatz 6.8.2.1.7 für Stoffe der Verpackungsgruppen II und III momentan einen niedrigeren äußeren Auslegungsdruck zulässt und das Problem auf der Tatsache beruht, dass der UN-Nummer 0331 keine Verpackungsgruppe zugeordnet ist. Deutschland wird gebeten, der nächsten Tagung der WP.15 einen Antrag zu unterbreiten, da eine Lösung für 2015 vorzuziehen ist und nur ADR-Tanks betroffen sind.

TOP 14: OTIF/RID/RC/2014/15 (CEN) – Verständnis der Begriffe "in Sonderfällen" und "in der Regel" im Zusammenhang mit der Druckprüfung von Tanks

48. Das Problem hat seinen Ursprung in der Überarbeitung der Prüfnorm EN 12972 im technischen Ausschuss CEN/TC 296, wo über eine in sich geschlossene Zusammenstellung von Bedingungen, unter denen alternative Prüfmedien verwendet werden können, diskutiert wurde. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dieses Thema in naher Zukunft auf der Grundlage schriftlicher Anträge weiter zu erörtern. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die geschlossene und detaillierte Weise, in der Normen geschrieben werden, von der Gesetzgebung abweichen, die besser an besondere Umstände angepasst werden kann und mehr Raum für professionelle Beurteilung lässt.