



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2015-B/Add.2
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140/Add.2)

2. November 2015

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Genf, 15. bis 25. September 2015

Anlage II: 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 hat vom 21. bis 23. September 2015 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) und mit Herrn Kees de Putter (Niederlande) als Sekretär getagt. Die entsprechenden Dokumente wurden dem Plenum unterbreitet und der Arbeitsgruppe zur Erörterung weitergeleitet.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 24 Experten aus 12 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, behandelt die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2015/15 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2015/23/Add.1 (Sekretariat)
- OTIF/RID/RC/2015/27 (UIC)
- OTIF/RID/RC/2015/30 (Sekretariate der UNECE und der OTIF)
- OTIF/RID/RC/2015/31 (Lettland)
- OTIF/RID/RC/2015/39 (Norwegen)
- OTIF/RID/RC/2015/51 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2015/54 (Niederlande)

Informelle Dokumente:

- INF.4 (CEN)
- INF.10 (Vereinigtes Königreich)
- INF.17 (Deutschland)
- INF.22 (Schweiz)
- INF.23 (Frankreich)
- INF.24 (CEN)
- INF.28 (Belgien)
- INF.29 (Vereinigtes Königreich)

TOP 1: OTIF/RID/RC/2015/15 (Vereinigtes Königreich) – Tanks und Normen – EN 12972:2014 – Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks + informelles Dokument INF.36 der Gemeinsamen Tagung im März 2015

3. Es wird daran erinnert, dass bei der nächsten Gemeinsamen Tagung ein CEN-Berater teilnehmen wird und dass dieses Dokument deshalb von der Normen-Arbeitsgruppe während der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2016 behandelt werden sollte. Es wird festgestellt, dass die Bemerkungen in diesen Dokumenten momentan von der entsprechenden CEN-Arbeitsgruppe diskutiert werden.

TOP 2: OTIF/RID/RC/2015/23/Add.1 (Sekretariat) – Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

4. Die Arbeitsgruppe wurde gebeten, die den vier neuen Eintragungen in der Tabelle A des Kapitels 3.2 zugeordneten Tankcodierungen und Sondervorschriften zu überprüfen. Bei den neuen Eintragungen der UN-Nummer 3531, 3532, 3533 und 3534 wird die Richtigkeit der Tankcodierungen und der Sondervorschrift TU 30 betreffend den Füllungsgrad bestätigt. Im Vergleich zu den Sondervorschriften für ortsbewegliche Tanks wird jedoch die Ansicht vertreten, dass für RID/ADR-Tanks eine der Sondervorschrift TP 6 gleichwertige Sondervorschrift fehlt. Die Sondervorschrift TE 11 wird als geeignet angesehen und für die Überprüfung bis zur nächsten Tagung in eckige Klammern gesetzt.

Antrag 1**Kapitel 3.2
Tabelle A**

UN 3531 und
UN 3532 /
UN 3531,
UN 3532,
UN 3533 und
UN 3534

[In Spalte (13) einfügen:

"TE 11".]

5. Da nach der Tankcodierung ein "(+)" erscheint, müssen die neuen Eintragungen als Folgeänderung in Absatz 4.3.4.1.3 b) hinzugefügt werden.

Antrag 2

4.3.4.1.3 Der Absatz b) erhält folgenden Wortlaut:

"b) Klasse 4.1

UN 2448 SCHWEFEL, GESCHMOLZEN: Tankcodierung LGBV;
UN 3531 POLYMERISIERENDER STOFF, FEST, STABILISIERT, N.A.G. (nur ADR:), UN 3533 POLYMERISIERENDER STOFF, FEST, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G.: Tankcodierung SGAN;
UN 3532 POLYMERISIERENDER STOFF, FLÜSSIG, STABILISIERT, N.A.G. (nur ADR:), UN 3534 POLYMERISIERENDER STOFF, FLÜSSIG, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G.: Tankcodierung L4BN."

TOP 3: OTIF/RID/RC/2015/27 (UIC) – Beförderungen von Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC nach Ablauf der Fristen für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung

6. Dieses Thema wurde bereits bei der Tagung der Tank-Arbeitsgruppe im März 2015 diskutiert. Es wurde die Meinung vertreten, dass RID/ADR-Beförderungen üblicherweise kürzer als Seebeförderungen von ortsbeweglichen Tanks seien, und die Ausdehnung der Frist zwischen den Prüfungen das Problem zeitlich nur ein bisschen verschieben würde. Obwohl einige Experten für den Antrag waren, unterstützten ihn die meisten Experten in der vorgeschlagenen Form jedoch nicht. Die UIC wurde gebeten, die Diskussionen zu berücksichtigen, die Verfahren in anderen Regelwerken zu untersuchen und mit zusätzlichen Argumenten für den Antrag auf die Frage zurückzukommen.
7. Die Arbeitsgruppe erörtert das neue Dokument, das zwei Hauptvorschläge enthält. Der eine betrifft die Möglichkeit, den Tank bis zu seinem Bestimmungsort zu befördern, wenn die Frist für die Prüfung nach dem Befüllen überschritten wird. Der andere betrifft die Möglichkeit, den befüllten Tank nach dem Ablaufdatum zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum ordnungsgemäßen Recycling seines Inhalts zurückzusenden.
8. Zum ersten Antrag wird festgestellt, dass es sich dabei in erster Linie nicht um ein technisches Problem handelt. Es wird unterstrichen, dass für einen begrenzten Zeitraum nach Ablauf der Frist für die Prüfung keine unmittelbaren Bedenken betreffend die Sicherheit der Tanks bestehen. Abgesehen davon, dass für Großpackmittel (IBC) in Kapitel 6.5 und für ortsbewegliche Tanks in Kapitel 6.7 eine Beförderung nach dem Ablaufdatum zugelassen ist, enthält das Kapitel 6.8 eine Bestimmung, dass die Zwischenprüfung bis zur drei Monate später durchgeführt werden darf.

9. Während der Diskussion werden verschiedene Gesichtspunkte ausgetauscht. Einige Experten weisen auf die Unsicherheiten hin, die durch die zwischen dem Kapitel 6.7 und dem Kapitel 6.8 abweichenden Verfahren bei den Anwendern und den Kontrollbehörden insbesondere dann entstehen, wenn Tankcontainer/ortsbewegliche Tanks mit doppelten Kennzeichen verwendet werden oder die zu erwartenden längeren Beförderungen und Fristen auf der eurasischen Eisenbahnverbindung betroffen sind. Es wird auch erwähnt, dass Tankcontainer für die Zwischenlagerung befüllt werden können, ohne dass der endgültige Bestimmungsort oder das genaue Datum der Lieferung bekannt ist.
10. Es wird die Ansicht vertreten, dass ein annahmefähiger Antrag verkehrsträgerspezifisch sein sollte. Für den Eisenbahnverkehr wird ein Monat diskutiert. Es wird auch bemerkt, dass ein in dieser Richtung zu erörternder Antrag den Wortlaut des Absatzes 6.8.2.4.3 in Bezug auf die Abweichungen von den Fristen für die Zwischenprüfung berücksichtigen sollte.
11. Obwohl keine tatsächliche Unterstützung für einen zeitlich unbefristeten Ansatz vorhanden ist, ergibt eine Tischarmfrage, dass bei 2 Enthaltungen 15 Experten für und 2 Experten gegen den Grundsatz sind. Die UIC wird gebeten, mit einem überarbeiteten Antrag auf die Frage zurückzukommen.
12. Der zweite Aspekt, einen befüllten Tank zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum ordnungsgemäßen Recycling seines Inhalts nach Ablauf der Frist für die Prüfung zurückzusenden, wird als wichtiger Punkt angesehen. Die Tank-Arbeitsgruppe ist jedoch der Ansicht, dass die UIC für die weitere Erörterung eine saubere Argumentation vorlegen sollte.
13. Zum letzten Punkt betreffend die Änderung der Absätze 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 und 6.7.4.14.6 durch Hinzufügen des Wortlauts "*und zur Beförderung aufgegeben (...) und vom Beförderer zur Beförderung angenommen*" werden angesichts der Tatsache, dass es sich dabei um eine Angelegenheit für den UN-Expertenunterausschuss handelt, keine besonderen Gesichtspunkte zum Ausdruck gebracht.

TOP 4: OTIF/RID/RC/2015/30 (Sekretariate der UNECE und der OTIF) – Übergangsvorschriften

14. Die Tank-Arbeitsgruppe genehmigt die von den Sekretariaten vorgeschlagenen Änderungen an den Übergangsvorschriften.

TOP 5: OTIF/RID/RC/2015/31 (Lettland) – Sondervorschrift TU 21 des Kapitels 4.3 RID/ADR

15. Das Dokument Lettlands, das einen Vorschlag zur Klarstellung als Folge der Diskussion zur Sondervorschrift TU 21 bei der Gemeinsamen Tagung im März 2015 enthält, wird von der Tank-Arbeitsgruppe begrüßt. Dabei wird die Option 2 bevorzugt.
16. Verschiedene Fragen werden aufgeworfen und diskutiert. Eine besondere Frage bezieht sich darauf, ob der Füllungsgrad das beigefügte Wasser einschließt. Ein Kontakt mit dem Industrieexperten, der bei der letzten Tagung eine Präsentation vorgestellt hatte, ergibt, dass der Füllungsgrad das beigefügte Wasser einschließt.
17. Der Vorschlag wird weiter verbessert und vereinfacht. In der Folge wird entschieden, auch den Wortlaut der Sondervorschrift TU 16, der bereits bei der Tagung im März angenommen wurde, zu verändern.

Antrag 3

4.3.5 Die Sondervorschrift TU 21 erhält folgenden Wortlaut:

"TU 21 Der Stoff muss durch eine der folgenden Methoden mit einem Schutzmittel bedeckt sein:

- a) eine Wasserschicht von mindestens 12 cm zum Zeitpunkt des Befüllens. Der Füllungsgrad des Stoffes und des Wassers bei einer Temperatur von 60 °C darf höchstens 98 % betragen; oder
- b) Stickstoff, wobei der Füllungsgrad bei einer Temperatur von 60 °C höchstens 96 % betragen darf, oder
- c) eine Kombination aus Wasser und Stickstoff, wobei der Stoff mit einer Wasserschicht bedeckt und der freibleibende Raum mit Stickstoff gefüllt sein muss. Der Füllungsgrad des Stoffes und des Wassers bei einer Temperatur von 60 °C darf höchstens 98 % betragen.

Wenn in Übereinstimmung mit Absatz a) oder c) Wasser als Schutzmittel verwendet wird und während der Beförderung niedrige Umgebungstemperaturen zu erwarten sind, muss ausreichend Frostschutzmittel hinzugefügt werden, um das Gefrieren des Wassers zu verhindern. Das Frostschutzmittel darf keine korrodierende Wirkung besitzen und mit dem Stoff nicht reagieren.

Wenn in Übereinstimmung mit Absatz b) oder c) Stickstoff als Schutzmittel verwendet wird, muss der freibleibende Raum derart mit Stickstoff gefüllt sein, dass auch nach dem Erkalten der Druck zu keinem Zeitpunkt niedriger als der atmosphärische Druck ist. Der Tank muss so verschlossen werden, dass kein Gas entweichen kann."

Antrag 4

4.3.5 Die Sondervorschrift TU 16 erhält folgenden Wortlaut:

"TU 16 Ungereinigte leere Tanks müssen bei der Übergabe zur Beförderung

- entweder mit Stickstoff (mit oder ohne Wasser) gefüllt sein oder
- zu mindestens 96 % und höchstens 98 % ihres Fassungsraumes mit Wasser gefüllt sein. Wenn während der Beförderung niedrige Umgebungstemperaturen zu erwarten sind, muss ausreichend Frostschutzmittel hinzugefügt werden, um das Gefrieren des Wassers zu verhindern. Das Frostschutzmittel darf keine korrodierende Wirkung besitzen und mit dem Stoff nicht reagieren."

TOP 6: OTIF/RID/RC/2015/39 (Norwegen) – Beförderung gefährlicher Güter in MEGC, die auf Fahrzeuge mit hydraulischem Hakenliftsystem verladen werden

18. Im Beispiel Norwegens werden die MEGC durch das Hakenliftsystem am Fahrzeug gesichert. In Norwegen haben sich verschiedene Unfälle ereignet, bei denen dieser Typ eines Hakenliftsystems für nicht gefährliche Güter verwendet wurde.

19. Norwegen stellt in seinem Dokument zwei Fragen:

- Gelten für das Verladen eines MEGC auf ein Fahrzeug nur die Vorschriften für die Ladungssicherung des Unterabschnitts 7.5.7.1 ADR oder gelten auch die Befestigungsvorschriften des Abschnitts 9.7.3 ADR?
- Müssen die MEGC (Gascontainer mit mehreren Elementen) die Begriffsbestimmung von Container erfüllen)?

20. Norwegen stellt die Frage, warum in Kapitel 6.8 keine Befestigungsvorschriften für MEGC vorgesehen sind, während es solche Befestigungsvorschriften in Kapitel 6.7 für UN-MEGC und in Unterabschnitt 6.8.2.1 für Tankcontainer gibt.

21. Dieses Problem kann wie folgt aufgeteilt werden: Vorschriften für das Befestigen der Elemente innerhalb eines MEGC (Absatz 6.8.3.1.5), Vorschriften für das Befestigen von MEGC (Kapitel 6.8), Vorschriften für Befestigungseinrichtungen auf dem Fahrzeug (Abschnitt 9.7.3) und Vorschriften für das Befestigen von MEGC an Fahrzeugen (Unterabschnitt 7.5.7.4). Einige Delegierte schlagen vor, den Absatz 6.8.3.1.5 zu ändern und auch MEGC und ihre Befestigungseinrichtungen zu erfassen. Andere Delegierte schlagen vor, eine Änderung in Absatz 6.8.2.1.2 vorzunehmen.

22. Die Delegierten interpretieren den Abschnitt 9.7.3 auf unterschiedliche Weise. Einige Delegierte sind der Ansicht, dass der erste Teil des Abschnitts für alle Konstruktionen nach Kapitel 6.8 gilt, während der restliche Teil für Tankfahrzeuge, Batterie-Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Aufsetztanks gilt. Andere Delegierte halten in Bezug auf Tankfahrzeuge, Batterie-Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Aufsetztanks lediglich Absatz 6.8.2.1.16 für relevant.

23. Das Vereinigte Königreich stellt einen Fehler im englischen Text fest, dessen Korrektur für die Interpretation hilfreich ist. Norwegen ist jedoch der Ansicht, dass der Text weiter verbessert werden könnte.

24. Es wird festgestellt, dass die Begriffsbestimmung von MEGC in Abschnitt 1.2.1 nicht die Formulierung "das der Begriffsbestimmung für Container entspricht" enthält.

25. Norwegen erklärt sich bereit, mit der Unterstützung von EIGA mit einem Antrag auf diese Fragen zurückzukommen.

Antrag 5

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

TOP 7: OTIF/RID/RC/2015/51 (Niederlande) – Tankkörper mit Schutzauskleidungen + informelles Dokument INF.28 (Belgien)

26. Der Vertreter der Niederlande ist der Ansicht, dass ein Unfall, wie er sich im Sommer 2013 ereignet hat, bei dem in einem mit Chlorwasserstoffsäure befüllten Tank ein Defekt in der Schutzauskleidung eingetreten ist, der dazu geführt hat, dass sich große Bereiche des Tankkörpers aus Aluminiumlegierung innerhalb von Stunden auflösten, was zu einem beträchtlichen Produktaustritt führte, nicht akzeptabel sei. Ziel des Antrags sei es, die Absätze 4.3.2.1.5 und 6.8.2.1.9 aneinander anzugleichen. Grundsätzlich hätte auf der Grundlage des Absatzes 4.3.2.1.5 eine Kombination aus einem Tank aus Aluminiumlegierung mit einer Schutzauskleidung nicht für die Beförderung von Chlorwasserstoffsäure verwendet werden dürfen.

27. Belgien weist bei der Vorstellung des informellen Dokuments INF.28 darauf hin, dass eine bedeutende Anzahl von Tanks mit Tankkörpern aus Aluminiumlegierung und einer Schutzauskleidung im Umlauf seien. Die Beschädigung der Schutzauskleidung, die eigentliche Unfallur-

sache, werde von den Niederlanden nicht erwähnt. Die Vorschriften zur Anbringung und Prüfung der Schutzauskleidung in Kapitel 6.8 sollten in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 verbessert werden.

28. Aus Sicht einiger Experten schränke der Vorschlag aus Dokument 2015/51 die Verwendung von Tankkörpern aus Stahl mit Schutzauskleidung ein und sei daher nicht annehmbar. Der belgische Ansatz wird unterstützt, wobei bezüglich zusätzlicher Prüfungen Vorbehalte geäußert werden, da sich das Risiko einer Beschädigung der Schutzauskleidung mit jeder Prüfung erhöhe. Einige Experten schlagen in Anlehnung an ein früheres Dokument für bestimmte kritische Stoffe ein einfaches Verbot der Kombination aus Aluminiumlegierung und Schutzauskleidung vor.
29. Die Arbeitsgruppe nimmt schließlich das Angebot Belgiens an, gemeinsam mit den Niederlanden und anderen interessierten Parteien an einer geeigneten Lösung für diese Frage zu arbeiten, welche auch detaillierte Anforderungen betreffend Anbringung, Überwachung und Prüfung von Schutzauskleidungen umfasst.

TOP 8: OTIF/RID/RC/2015/54 (Niederlande) – Einschränkungen für die Zulassung vakuumisolierter Tanks für die Beförderung von Flüssigerdgas durch eine indirekt in Bezug genommene Norm

30. Für die Herstellung vakuumisolierter Behälter werden im RID/ADR die Normen EN 1251-2:2000 und EN 13530-2 in Bezug genommen. Beide Normen enthalten einen Verweis auf die Norm EN 1252-1:1998, einer Spezialnorm für die Zähigkeit der Werkstoffe des Tankkörpers bei Temperaturen unter -80 °C. Der Anwendungsbereich dieser Norm für die Zähigkeit der Werkstoffe schließt jedoch Flüssigerdgas (LNG) aus.
31. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass diese Information am besten in Form einer Bemerkung in der Tabelle, die den Verweis auf die Herstellungsnorm enthält, aufgenommen werden sollte. Für den Verweis in Kapitel 6.2 sollte die vorgeschlagene Bemerkung noch spezifischer formuliert werden.
32. Es wird angeregt, das Sekretariat zu bitten, den CEN-Ausschuss TC 268 um Revision der Norm zu ersuchen.

Antrag 6

6.2.4.1 In der Spalte 2 der Tabelle der Normen bei der Eintragung für die Norm EN 1251-2:2000 nach dem Titel der Norm eine Bem. mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Bem. Die Norm EN 1252-1:1998, auf die in dieser Norm Bezug genommen wird, gilt auch für verschlossene Kryo-Behälter für die Beförderung von UN 1972 (Flüssigerdgas)."

Antrag 7

6.8.2.6.1
(nur ADR:) In der Spalte 2 der Tabelle der Normen bei der Eintragung für die Norm EN 13530-2:2002 + A1:2004 nach dem Titel der Norm eine Bem. mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Bem. Die Norm EN 1252-1:1998, auf die in dieser Norm Bezug genommen wird, gilt auch für Tanks zur Beförderung von UN 1972 (Flüssigerdgas)."

TOP 9: Informelles Dokument INF.4 (CEN) – Beratungsersuchen an die Tank-Arbeitsgruppe betreffend die Norm EN 16522:2014

33. Da die Norm nicht allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe vorgelegen hat, wird die Diskussion darüber auf die nächste Tagung verschoben.

TOP 10: Informelles Dokument INF.10 (Vereinigtes Königreich) – Tanks: informelle Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks

34. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informiert die Arbeitsgruppe über die Ergebnisse der ersten Tagung, die am 15. und 16. Juni 2015 in London stattgefunden hat. Die nächste Tagung ist für den 12. bis 14. Oktober 2015 in London angesetzt.

TOP 11: Informelles Dokument INF.17 (Deutschland) – Anforderungen an MEGC, die aus Nicht-UN-Druckgefäßen bestehen

35. Kapitel 6.8 enthält keinen Verweis auf Baunormen für MEGC. Da keine zusätzlichen Normen verfügbar sind, wird vorgeschlagen, hierzu die entsprechenden Teile aus der Norm EN 13807 anzuwenden. Aktuell beschränkt sich der Anwendungsbereich dieser Norm auf Batterie-Fahrzeuge.

36. Im Laufe der Diskussion zu diesem Dokument wird bestätigt, dass die Norm EN 13807 aktuell überarbeitet und nach Fertigstellung auch MEGC abdecken wird. Die Bemerkung wird dahingehend geändert, dass auch die in Absatz 6.8.3.1.4 vorgesehene Nutzung von UN-Druckgefäßen ermöglicht wird.

Antrag 8

6.8.3.6 erhält folgenden Wortlaut:
(RID)

"6.8.3.6 Bem. Personen oder Organe, die in den Normen als Verantwortliche gemäß RID ausgewiesen sind, müssen die Vorschriften des RID einhalten.

Baumusterzulassungen müssen gemäß Abschnitt 1.8.7 ausgestellt werden. Die in der nachstehenden Tabelle in Bezug genommene Norm muss wie in der Spalte (4) der Tabelle angegeben für die Ausstellung von Baumusterzulassungen angewendet werden, um die in Spalte (3) der Tabelle genannten Vorschriften des Kapitels 6.8 zu erfüllen. Die Normen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 angewendet werden. In der Spalte (5) ist der späteste Zeitpunkt angegeben, zu dem bestehende Baumusterzulassungen gemäß Absatz 1.8.7.2.4 zurückgezogen werden müssen; wenn kein Datum angegeben ist, bleibt die Baumusterzulassung bis zu ihrem Ablauf gültig.

Seit dem 1. Januar 2009 ist die Anwendung in Bezug genommener Normen rechtsverbindlich. Ausnahmen sind in Unterabschnitt 6.8.3.7 aufgeführt.

Wenn mehrere Normen für die Anwendung derselben Vorschriften in Bezug genommen sind, ist nur eine dieser Normen, jedoch in ihrer Gesamtheit anzuwenden, sofern in der nachstehenden Tabelle nicht etwas anderes angegeben ist.

Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist.

Referenz	Titel des Dokuments	anwendbar für Unterabschnitte/ Absätze	anwendbar für neue oder Verlängerungen von Baumusterzulassungen	letzter Zeitpunkt für den Entzug bestehender Baumusterzulassungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13807:2003	Ortsbewegliche Gasflaschen – Batterie-Fahrzeuge – Konstruktion, Herstellung, Kennzeichnung und Prüfung Bem. Diese Norm darf, soweit zutreffend, auch für MEGC aus Druckgefäßen angewendet werden.	6.8.3.1.4, 6.8.3.1.5, 6.8.3.2.18 bis 6.8.3.2.26, 6.8.3.4.10 bis 6.8.3.4.12 und 6.8.3.5.10 bis 6.8.3.5.13	bis auf Weiteres	

Antrag 9

6.8.3.6 (ADR)

In der Spalte 2 der Tabelle der Normen bei der Eintragung für die Norm EN 13807:2003 nach dem Titel der Norm eine Bem. mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Bem. Diese Norm darf, soweit zutreffend, auch für MEGC aus Druckgefäßen angewendet werden."

TOP 12:INF.22 (Schweiz) – Klärung der Begriffsbestimmung von "höchster Betriebsdruck" eines Tanks

37. Mit diesem Dokument soll darauf aufmerksam gemacht werden, dass unterschiedliche Auslegungsarten der Begriffsbestimmung von "höchster Betriebsdruck" in Abschnitt 1.2.1 möglich sind. Dies behindert insbesondere die Entwicklung von Normen im CEN-Ausschuss TC 296.
38. Dabei stellt sich die Frage, an welcher Stelle des Tanks der höchste Betriebsdruck gemessen werden soll. Besonders wichtig ist dies für Tanks gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) mit einem Berechnungsdruck, der dem doppelten statischen Druck des zu befördernden Stoffes, mindestens jedoch dem doppelten statischen Druck von Wasser entspricht, da der durch den Stoff bedingte Druck am tiefsten Punkt des Tanks im Zusammenhang mit dem Öffnungsdruck der Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtung erheblich ist.
39. Einige Experten begrüßen den Vorschlag der Schweiz, den Betriebsdruck im oberen füllungs-freien Raum des Tanks zu messen, wobei jedoch bei der Umformulierung der Begriffsbestimmung äußerst vorsichtig vorgegangen werden müsse, um ungewollte Folgen zu vermeiden.
40. Eine Einigung auf der Grundlage des informellen Dokumentes kann bei dieser Tagung nicht herbeigeführt werden. Die Schweiz wird deshalb gebeten, ihren Vorschlag unter Berücksichtigung der Beratungen weiterzuentwickeln. Das Vereinigte Königreich und Deutschland erklären sich bereit, rechtzeitig zur nächsten Tagung schriftliche Beiträge einzureichen.

TOP 13: Informelles Dokument INF.23 (Frankreich) – Anwendung des Absatzes 6.8.3.2.17: Untersuchungsöffnung an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

41. Frankreich fragt die anderen Länder nach ihrer Auslegung des Absatzes 6.8.3.2.17 in Bezug auf nicht vakuumisolierte Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase.
42. Mehrere Experten bestätigen, dass der Absatz 6.8.3.2.17 zusammen mit den Absätzen 6.8.3.4.7 und 6.8.3.4.8 gelesen werden sollte. Gemäß Absatz 6.8.3.2.17 müssen Tankkörper, unabhängig davon, ob sie vakuumisoliert sind oder nicht, für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase nicht mit einer Untersuchungsöffnung versehen sein. Absatz 6.8.3.4.8 enthält in diesem Zusammenhang Anforderungen zum Verschließen des Tanks nach seiner Öffnung zwecks Feststellung des inneren Zustandes. Gemäß Absatz 6.8.3.4.7 kann die Feststellung des inneren Zustandes durch andere Prüfungen, die keine Öffnung eines vakuumisolierten Tanks erfordern, ersetzt werden.
43. Es wird die Schlussfolgerung gezogen, dass bei Tanks ohne Vakuumisolierung in der Auslegung des Tanks keine Untersuchungsöffnung vorgesehen werden muss, dass jedoch eine Öffnung angebracht werden sollte, sobald eine Feststellung des inneren Zustandes erforderlich wird. Diese Öffnung muss danach beispielsweise durch das Einschweißen eines Bleches wieder verschlossen werden.
44. In der derzeitigen Praxis sind Tanks ohne Vakuumisolierung, die hauptsächlich zur Beförderung von Kohlendioxid verwendet werden, jedoch mit einer Untersuchungsöffnung versehen, um während des Einsatzes kostspielige und komplizierte Arbeiten am Tankkörper zu vermeiden.
45. Da es die Entscheidung des Nutzers oder Herstellers ist, einen Tank zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase mit einer Untersuchungsöffnung auszustatten oder nicht, mit der Konsequenz, eine Öffnung des Tanks vorzunehmen, sobald der innere Zustand festgestellt werden muss, wird eine Änderung der geltenden Vorschriften als nicht notwendig angesehen.
46. Ergebnis der Diskussion ist, dass eine Überarbeitung des Wortlauts der Absätze 6.8.3.2.17, 6.8.3.4.7 und 6.8.3.4.8 von Nutzen sein könnte.

TOP 14: Informelles Dokument INF.24 (CEN) – Information zur Revision der Norm EN 14025 über die Auslegung und den Bau von metallischen Drucktanks

47. Laut Information des CEN wird die Norm EN 14025 aktuell überarbeitet, um in Zukunft auch Anforderungen zur "Explosionsdruckstoßfestigkeit" aufzunehmen. Der Entwurf wird in Kürze zum Zweck einer offiziellen Abstimmung in Umlauf gebracht.
48. Die UIP äußert angesichts der Berechnung in B3 Bedenken, da diese vom deutschen Regelwerk TRT 6 und dem BAM-Prüfbericht abweichen. Dies sollte der entsprechenden CEN-Arbeitsgruppe und der Normen-Arbeitsgruppe zur Kenntnis gebracht werden.

TOP 15: Informelles Dokument INF.29 (Vereinigtes Königreich) – Tanks: Druckprüfungen mit Gas

49. In diesem informellen Dokument bietet das Vereinigte Königreich an, bis zur Tagung im März 2016 einen offiziellen Antrag zum Thema der Druckprüfungen mit Gas einzureichen. Dies ist ein Ergebnis der Diskussionen in der Arbeitsgruppe 5 des CEN-Ausschusses TC 296, die im Juni 2015 in Berlin getagt hat.