



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/RC/2016-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142/Add.1)

13. April 2016

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 14. bis 18. März 2016

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.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe hat vom 14. bis 16. März 2016 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Balle (Vereinigtes Königreich) und mit Herrn Kees de Putter (Niederlande) als Sekretär getagt. Die entsprechenden Dokumente wurden dem Plenum unterbreitet und an die Arbeitsgruppe zur Erörterung weitergeleitet.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 28 Experten aus 12 Staaten und 7 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, behandelt die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2016/10 (Rumänien)
- OTIF/RID/RC/2016/11 (Norwegen)
- OTIF/RID/RC/2016/12 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2016/13 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2016/17/Rev.1 (Schweiz)

Informelle Dokumente:

- INF.5 (Sekretariat der OTIF)
- INF.16 (Russische Föderation)
- INF.17 (Vereinigtes Königreich)
- INF.21 (UIC/CEFIC)
- INF.36 (Sekretariat der OTIF)
- INF.45 (Frankreich)
- INF.48 (Vereinigtes Königreich)
- INF.49 (Frankreich)

Aus Zeitmangel können die nachfolgenden informellen Dokumente nicht behandelt werden und werden deshalb auf die nächste Tagung verschoben:

- INF.10 (CEN)
- INF.12 (Niederlande)
- INF.13 (Niederlande)
- INF.18 (EIGA)
- INF.34 (Russische Föderation)
- INF.38 (AEGPL)
- INF.39 (AEGPL)

TOP 1: OTIF/RID/RC/2016/10 (Rumänien) – Begriffsbestimmungen von Bezugsstahl und Baustahl

3. Mit diesem Dokument sollen die Folgen einer Streichung der Begriffsbestimmungen von Bezugsstahl und Baustahl in Kapitel 6.7 zugunsten der bereits in Abschnitt 1.2.1 RID/ADR enthaltenen untersucht werden. Auf Antrag Rumäniens diskutiert die Arbeitsgruppe die Bedeutung der Begriffsbestimmungen im Kontext des Abschnitts 2.2.7 in Verbindung mit den Kapiteln 6.5, 6.5 und 6.7 sowie im Kontext des Abschnitts 1.2.1 in Verbindung mit Kapitel 6.8.
4. Die Arbeitsgruppe kommt überein, dass Bedeutung und Gewicht der Begriffsbestimmungen von Baustahl und Bezugsstahl in Abschnitt 1.2.1 in Verbindung mit den Kapiteln 6.7 und 6.8 – trotz einiger zusätzlicher Texte in der Begriffsbestimmung von Baustahl in Kapitel 6.7 – inhaltsgleich sind. Aus technischer Sicht sind keine gravierenden Folgen zu erwarten, wenn man die Begriffsbestimmungen aus Kapitel 6.7 durch diejenigen aus Abschnitt 1.2.1 ersetzt.

Es wird jedoch die Frage aufgeworfen, ob die Streichung von Begriffsbestimmungen aus einer Reihe von rund 15 weiteren Begriffsbestimmungen in den Abschnitten 6.7.2, 6.7.3 und 6.7.4 ein lohnenswertes Unterfangen ist.

5. In Bezug auf die Verwendung des Begriffs "Bezugsstahl" in Kapitel 6.5 für IBC wird die Frage gestellt, ob der Begriff "Baustahl" hier nicht angemessener wäre. Die theoretischen Werte von Bezugsstahl dienen lediglich Berechnungszwecken, diejenigen von Baustahl der Angabe einer Bandbreite von kohlenstoffarmen Stählen, für die keine entsprechende Berechnung der Wanddicke benötigt wird.

Die Arbeitsgruppe fühlt sich nicht in der Lage zu beurteilen, ob die Begriffsbestimmung von Baustahl in Abschnitt 1.2.1 mit den Anforderungen in Abschnitt 2.2.7 und Kapitel 6.4 übereinstimmt oder nicht.

Es wird vorgeschlagen, dass Rumänien gemeinsam mit den Experten auf UN-Ebene abklären sollte, ob die aktuelle Begriffsbestimmung für Bezugsstahl in Abschnitt 1.2.1 für Kapitel 6.5 und die Begriffsbestimmung für Baustahl für Abschnitt 2.2.7/Kapitel 6.4 geeignet ist. Je nach Ergebnis dieser Prüfung sollte überlegt werden, ob sich diese Begriffsbestimmungen in Zukunft auf Tanks beschränken sollten.

TOP 2: OTIF/RID/RC/2016/11 (Norwegen) – Änderungsantrag zu MEGC und Tankcontainer in Kapitel 6.8

6. Auf der Grundlage von Dokument 2015/39 zu MEGC/Tankcontainern, die mit einem sogenannten Hakenliftsystem auf das Trägerfahrzeug verladen werden (in diesem spezifischen Fall ein MEGC) schlägt Norwegen eine Änderung der Vorschriften in Kapitel 6.8 für die Befestigungen von MEGC, einschließlich Elemente und Rahmen, und für diejenigen, die die Begriffsbestimmung erfüllen, Übereinstimmung mit dem CSC-Übereinkommen vor. Darüber hinaus enthält das Dokument Vorschläge zur Verbesserung der Vorschriften betreffend die Befestigung von MEGC und Tankcontainern auf dem Fahrzeug. Das Dokument stützt sich auf die Diskussionen während der Herbsttagung 2015 und die Zusammenarbeit mit EIGA.
7. Es wird darüber diskutiert, dass MEGC des Kapitels 6.8 nicht *per definitionem* Eckbeschläge/Drehverschluss benötigen und dass sie auf dem Trägerfahrzeug auch mit anderen Mitteln befestigt werden können. Es wird auch darauf hingewiesen, dass im Falle eines Hakenliftsystems das Biegemoment im Rahmen des MEGC gegebenenfalls im Baumuster berücksichtigt werden sollte.
8. Antrag 1 des Dokumentes wird diskutiert und von der Arbeitsgruppe dem Grundsatz nach gutgeheißen. Der Wortlaut könnte allerdings in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.1.2 für Tankfahrzeuge und Tankcontainer verbessert werden.

Antrag 1

- 6.8.3.1.5 Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Elemente

von Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen
und ihre Befestigungseinrichtungen

von MEGC und ihre Befestigungseinrichtungen sowie der Rahmen von MEGC

müssen unter der höchstzulässigen Masse der Füllung die in Absatz 6.8.2.1.2 definierten Kräfte aufnehmen können."

9. In Antrag 2 wird vorgeschlagen, die Beschleunigungskräfte gemäß Absatz 6.8.2.1.2 und den entsprechenden Abschnitten in Kapitel 6.7 auf alle Fahrzeuge, die in Abschnitt 9.7.3 ADR zur Beförderung von Tanks vorgesehen sind, auszudehnen. Einige Experten weisen darauf hin, dass dies zu strengeren Auslegungsvorschriften für Trägerfahrzeuge von Tankcontainern, ortsbewegliche Tanks und MEGC führen würde. Unter normalen Beförderungsbedingungen sind Straßenfahrzeuge gemäß Abschnitt 9.7.3 ADR 0,8 g ausgesetzt, und es sind keine Probleme hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit von Trägerfahrzeugen von Containern bekannt. Die Festlegung eines Maximalgewichts für Container in der ADR-Bescheinigung des Fahrzeugs könnte zu zusätzlichen Komplikationen führen. Es wird darauf hingewiesen, dass dieses Thema ausschließlich das ADR betrifft.
10. Es wird beschlossen, den Wortlaut in Abschnitt 9.7.3 vorerst nicht zu ändern, da die Arbeitsgruppe die Frage, warum die Anforderungen aus Abschnitt 7.2.2 der UN-Modellvorschriften nicht ins ADR übernommen wurden, nicht beantworten kann und die Zielsetzung des Unterabschnitts 7.5.7.4 in Verbindung mit Unterabschnitt 7.5.7.1 nicht klar ist. Da dies ein ADR-spezifisches Thema ist und Fahrzeugexperten und betroffene Güterkraftverkehrsverbände nicht anwesend sind, kann die Frage nicht beantwortet werden. Das Sekretariat wird gebeten, die Frage an die Arbeitsgruppe WP.15 weiterzuleiten.
11. Antrag 3 betreffend die Aufnahme von MEGC in Abschnitt 7.3.1 wird von einer Mehrzahl der Experten angenommen.

Antrag 2

7.1.3 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Fettdruck und in Kursivschrift dargestellt):

"7.1.3 Großcontainer, ortsbewegliche Tanks, **MEGC** und Tankcontainer, die unter die Definition «Container» des CSC in der jeweils geänderten Fassung oder der UIC-Merkblätter 591 (Stand 01.10.2007, 3. Ausgabe), 592 (Stand 01.10.2013, 2. Ausgabe), 592-2 (Stand 01.10.2004, 6. Ausgabe), 592-3 (Stand 01.01.1998, 2. Ausgabe) und 592-4 (Stand 01.05.2007, 3. Ausgabe) fallen, dürfen für die Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn der Großcontainer oder der Rahmen des ortsbeweglichen Tanks, **des MEGC** oder des Tankcontainers den Bestimmungen des CSC oder den Bestimmungen der UIC-Merkblätter 591, 592, 592-2 bis 592-4 entspricht."

TOP 3: OTIF/RID/RC/2016/12 (Vereinigtes Königreich) – Druckprüfung unter Verwendung von Gasen

12. Gemäß den Kapiteln 6.2, 6.7 und 6.8 RID/ADR darf die Wasserdruckprüfung mit Zustimmung der zuständigen Behörde mit einem Gas anstelle einer Flüssigkeit durchgeführt werden. In Kapitel 6.8 ist dies jedoch nur in "besonderen Fällen" zulässig. Da diese besonderen Fälle nicht näher bestimmt sind, wird vorgeschlagen, diese Beschränkung zur Angleichung des Kapitels 6.8 an die Kapitel 6.2 und 6.7 zu streichen.
13. Das Vereinigte Königreich zeigt in einer Präsentation, dass es möglich wäre, eine Prüfung unter Verwendung eines Gases durchzuführen, die im Vergleich zu einer Prüfung mit einer Flüssigkeit den Erfahrungen des Vereinigten Königreichs zufolge bei der wiederkehrenden Prüfung von Tankkörpern mit Entleerung durch Schwerkraft gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) kein inakzeptables Risiko bedeuten würde.

Einige Experten äußern Bedenken und können der vom Vereinigten Königreich vorgeschlagenen Angleichung nicht zustimmen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen Änderungen auch bei Tanks mit einem höheren Druck die Prüfung mit einem Gas zulassen würden. Während einige Delegierte über Unfälle berichten, führen andere positive Langzeiterfahrungen bei der Prüfung von Tankkörpern mit Entleerung durch Schwerkraft unter

Verwendung eines Gases an. Es wird der Standpunkt geäußert, dass man möglicherweise genormte Verfahren für sichere Arbeitsbedingungen entwickeln könnte.

14. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass keine Änderungen akzeptiert werden sollten und dass die CEN/TC 296/WG 5 das Thema der Prüfung mit Gas und der Sonderfälle vorerst ruhen lassen sollte, um die nächste Revision der Norm EN 12972 rechtzeitig für eine Inbezugnahme im RID/ADR 2019 fertigstellen zu können. Es wird vorgeschlagen, dass im Anschluss daran eine spezifische Norm zur Prüfung mit Gas entwickelt werden sollte.

TOP 4: OTIF/RID/RC/2016/13, informelle Dokument INF.17 und INF.48 (Vereinigtes Königreich) – Informelle Arbeitsgruppe zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks

15. Die informelle Arbeitsgruppe war vom 12. bis 14. Oktober 2015 zu ihrer zweiten und vom 11. bis 13. Januar 2016 zu ihrer dritten Tagung in London zusammengetroffen, um über die Kontrolle und Überwachung der Prüforgane, Optionen für die gegenseitige Anerkennung von Prüfungen sowie die Prüf- und Bauvorschriften für Tanks zu diskutieren. Das Vereinigte Königreich informiert die Tank-Arbeitsgruppe über die Vorgehensweise, einschließlich Erfahrungen des Vereinigten Königreichs mit nicht konformen Tankfahrzeugen und Schlüsselergebnisse der vom Vereinigten Königreich durchgeführten Studien, und meldet für die folgenden Themen Diskussionsbedarf an: Fragebogen zu den Tätigkeiten der benannten Prüfstellen, Änderung der Vorschriften für das Schweißen und die Prüfung der Schweißnähte (Absatz 6.8.2.1.23), zerstörungsfreie Prüfungen von Schweißnähten an für Unfallschäden besonders anfälligen Stellen der Tanks und Möglichkeit einer ferngesteuerten inneren Sichtprüfung.
16. Der in der Anlage A zum informellen Dokument INF.17 wiedergegebene Fragebogen wird diskutiert, und einige Verbesserungsvorschläge werden vorgetragen und vom Vereinigten Königreich angenommen. Zu den vorgeschlagenen Verbesserungen zählen die Aufnahme "offener Kästchen" für erläuternde Bemerkungen in den Fragebogen und ein anwenderfreundlicheres Format.

Mit diesen Änderungen verabschiedet die Arbeitsgruppe den Fragebogen für eine Verteilung an die RID-Vertragsstaaten und ADR-Vertragsparteien.

17. Die Änderungen zu Absatz 6.8.2.1.23, auf die sich die informelle Arbeitsgruppe bei ihrer dritten Tagung geeinigt hatte, werden von den Experten grundsätzlich angenommen. Die meisten Experten halten jedoch eine Verbesserung des Wortlauts für erforderlich. Im Lichte der Entwicklungen in der informellen Arbeitsgruppe und den Forderungen nach weiteren Verbesserungen schlagen einige Experten vor, die Änderungen im Bericht der Gemeinsamen Tagung zu genehmigen. Anfänglich wünschen sich einige Experten die Änderungen für das RID/ADR 2019, nach ausführlichen Diskussionen einigt sich die Mehrheit der Gruppe aber darauf, die folgenden Änderungen und die sich daraus ergebenden Übergangsvorschriften für bestehende Tanks in das RID/ADR 2017 aufzunehmen.

Antrag 3

6.8.2.1.23 erhält folgenden Wortlaut:

"6.8.2.1.23 Die Befähigung der Hersteller für die Ausführung der Schweißarbeiten muss entweder durch die zuständige Behörde oder durch die von dieser Behörde benannte Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, überprüft und bestätigt sein. Der Hersteller muss ein Qualitätssicherungssystem für Schweißarbeiten betreiben. Die Schweißarbeiten müssen von qualifizierten Schweißern unter Verwendung eines qualifizierten Schweißverfahrens durchgeführt werden, dessen Eignung (einschließlich etwa erforderlicher Wärmebehandlungen) durch Prüfungen nachgewiesen wurde. Die zerstörungsfreien Prüfungen müssen mittels Durchstrahlung oder Ultraschall vorgenommen werden und müssen bestätigen, dass die Qualität der Schweißnähte beanspruchungsgerecht ist.

Abhängig von dem für die Bestimmung der Wanddicke des Tankkörpers nach Absatz 6.8.2.1.17 verwendeten Wert für den Koeffizienten λ müssen für Schweißnähte, die nach jedem vom Hersteller verwendeten Schweißverfahren vorgenommen werden, folgende Prüfungen durchgeführt werden:

$\lambda = 0,8$: Alle Schweißnähte müssen auf beiden Seiten soweit wie möglich visuell geprüft und zerstörungsfreien Prüfungen unterzogen werden. Die zerstörungsfreien Prüfungen müssen alle «T»-Verbindungen und alle eingefügten Stoßstellen zur Vermeidung sich überschneidender Schweißnähte umfassen. Die Gesamtlänge der zu untersuchenden Schweißnähte darf nicht geringer sein als:

- 10 % der Länge aller Längsnähte,
- 10 % der Länge aller Umfangsnähte,
- 10 % der Länge aller Umfangsnähte in den Tankböden und
- 10 % der Länge aller Radialnähte in den Tankböden.

$\lambda = 0,9$: Alle Schweißnähte müssen auf beiden Seiten soweit wie möglich visuell geprüft und zerstörungsfreien Prüfungen unterzogen werden. Die zerstörungsfreien Prüfungen müssen alle Verbindungen, alle eingefügten Stoßstellen zur Vermeidung sich überschneidender Schweißnähte und alle Schweißnähte für die Montage von Ausrüstungsteilen mit größeren Durchmessern umfassen. Die Gesamtlänge der zu untersuchenden Schweißnähte darf nicht geringer sein als:

- 100 % der Länge aller Längsnähte,
- 25 % der Länge aller Umfangsnähte,
- 25 % der Länge aller Umfangsnähte in den Tankböden und
- 25 % der Länge aller Radialnähte in den Tankböden.

$\lambda = 1$: Alle Schweißnähte müssen über ihre gesamte Länge zerstörungsfreien Prüfungen unterzogen und auf beiden Seiten soweit wie möglich visuell geprüft werden. Ein Schweißprobestück muss entnommen werden.

Wenn in den Fällen $\lambda = 0,8$ oder $\lambda = 0,9$ ein inakzeptabler Mangel in einem Teilstück einer Schweißnaht festgestellt wird, muss die zerstörungsfreie Prüfung auf ein Teilstück gleicher Länge auf beiden Seiten des Teilstücks ausgedehnt werden, das den Mangel enthält. Wenn bei den zerstörungsfreien Prüfungen ein zusätzlicher inakzeptabler Mangel festgestellt wird, müssen die zerstörungsfreien Prüfungen auf alle verbleibenden Schweißnähte desselben Typs des Schweißverfahrens ausgedehnt werden.

Wenn entweder die zuständige Behörde oder die von dieser Behörde benannte Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, hinsichtlich der Qualität der Schweißnähte, einschließlich der Schweißnähte, die bei der Reparatur der durch die zerstörungsfreien Prüfungen festgestellten Mängel angebracht wurden, Bedenken hat, kann sie zusätzliche Prüfungen anordnen."

Antrag 4

1.6.3 Folgende Übergangsvorschrift hinzufügen:

"1.6.3.46 Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2017 gemäß den bis zum 31. Dezember 2016 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2017 geltenden Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.2.1.23 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

1.6.4 Folgende Übergangsvorschrift hinzufügen:

"1.6.4.48 Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2017 gemäß den bis zum 31. Dezember 2016 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2017 geltenden Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.2.1.23 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

18. Die Arbeitsgruppe diskutiert den vom Vereinigten Königreich vorgeschlagenen zusätzlichen Text für Absatz 6.8.2.1.23 zur Überprüfung der Qualität von Schweißnähten an für Unfallschäden besonders anfälligen Stellen der Tanks bei seitlichem Anfahren oder Umkippen. Es wird angemerkt, dass in der informellen Arbeitsgruppe zu diesem Thema kein Konsens gefunden werden konnte und der Text der Tank-Arbeitsgruppe im Vorfeld nicht zugänglich gemacht wurde. Einige Experten merken an, dass der vorgeschlagene Text möglicherweise nicht zu dem vom Vereinigten Königreich erwarteten Ergebnis führt. Es wird vorgeschlagen, dieses Thema bei einer zukünftigen Tagung der informellen Arbeitsgruppe wieder aufzugreifen.
19. Die in Absatz 7 des Dokuments 2016/13 aufgeworfene Frage, ob Fernprüftechniken für die Sichtprüfung anstelle einer direkten Sichtprüfung durch eine in den Tank einsteigende Person erlaubt sind, wird diskutiert. Einige Delegierte äußern auf der Grundlage früherer Experimente mit Fernprüfungen Bedenken. Es wird auch angemerkt, dass in Bezug auf die Harmonisierung zwischen Prüfungen und Prüfstellen keine Alternativmethoden erlaubt werden sollten, es sei denn, diese sind hinreichend entwickelt und dokumentiert, so dass sie von allen Prüfstellen einheitlich angewendet werden können. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass der wissenschaftliche und technische Fortschritt nicht aufgehalten werden sollte. Es wird angeregt, dass die informelle Arbeitsgruppe herausfinden sollte, ob der technische Fortschritt bereits angemessene Methoden für die Fernprüfung hervorgebracht hat.

TOP 5: OTIF/RID/RC/2016/17/Rev.1 (Schweiz) und informelles Dokument INF.49 (Frankreich) – Klarstellung der Begriffsbestimmung von "höchster Betriebsdruck (Überdruck)" für Tanks

20. Dieses Thema war auf der Herbsttagung 2015 auf der Grundlage des informellen Dokumentes INF.22 diskutiert worden. Die Begriffsbestimmung von höchster Betriebsdruck liefert Beispiele dafür, an welchen Stellen sich der Druck entwickelt. In all diesen Beispielen ist jedoch offen, ob der durch das Gewicht des Stoffes hervorgerufene Druck im Tank, welcher in Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) eine besondere Rolle spielt, darin inbegriffen ist. Seit der letzten Tagung ist der Antrag weiterentwickelt worden, um eine größere Klarheit zu erreichen.
21. Hauptaufhänger des Antrags ist, dass die Begriffsbestimmung von höchster Betriebsdruck für Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) nicht geeignet ist.

Es wird festgestellt, dass seit der letzten Tagung der Tank-Arbeitsgruppe neue Informationen zur Verfügung stehen und der Vorschlag nun grundsätzlich annehmbar ist. Allerdings muss der Wortlaut mit Blick auf seine Annahme noch verbessert werden. Es wird bestätigt, dass ein Tank mit Entleerung durch Schwerkraft, der infolge der Befüllung von unten gelegentlich einem inneren Druck ausgesetzt ist, der aber mit einer Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtung ausgerüstet ist, noch als ein Tank gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) ohne höchsten Betriebsdruck angesehen werden kann.

Die Arbeitsgruppe hält zusätzliche Folgeänderungen für erforderlich, um den Prüfdruck für die im informellen Dokument INF.49 Frankreichs erwähnten Tankabteile von Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) zu bestimmen.

22. Nach der Diskussion und der Änderung der Anträge werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

Antrag 5

1.2.1 In der Begriffsbestimmung von "**Höchster Betriebsdruck (Überdruck)**" folgende Änderungen vornehmen:

- Der Einleitungssatz folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Fettdruck und in Kursivschrift dargestellt):

"Höchster Betriebsdruck (Überdruck): Größter der drei folgenden Werte, **die im Scheitel des Tanks im Betriebszustand erreicht werden können:**".

- [Die zweite und dritte Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- Im Anschluss an die Begriffsbestimmung eine Bem. 1 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Bem. 1. Der höchste Betriebsdruck ist für Tanks mit Schwerkraftentleerung gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) nicht anwendbar."

Die bisherigen Bem. 1 und 2 werden zu Bem. 2 und 3.

Antrag 6

6.8.2.4.1 Der viertletzte Unterabsatz in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist in Fettdruck und in Kursivschrift dargestellt):

"Die Prüfung muss für jedes Abteil mit einem Druck durchgeführt werden, der mindestens beträgt:

- das 1,3fache des höchsten Betriebsdrucks oder
- **das 1,3fache des statischen Drucks des zu befördernden Stoffes, jedoch nicht weniger als 1,3fache des statischen Drucks von Wasser, für Tanks mit Schwerkraftentleerung gemäß Absatz 6.8.2.1.14 a) mindestens jedoch 20 kPa (0,2 bar).**"

Antrag 7

6.8.2.4.3 Der vorletzte Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut (gestrichener Text ist durchgestrichen, neuer Text in Fettdruck und Kursivschrift dargestellt):

"Bei Tanks mit Über- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen und einer Sicherheitseinrichtung gegen Auslaufen des Tankinhalts beim Umstürzen ~~ist der Druck bei der Dichtheitsprüfung gleich~~ **muss die Dichtheitsprüfung mit einem Druck durchgeführt werden, der mindestens dem statischen Druck des zu befördernden Stoffes mit der höchsten Dichte, dem statischen Druck von Wasser oder 20 kPa (0,2 bar) entspricht, je nachdem, welcher der drei Werte höher ist.**"

TOP 6: Informelles Dokument INF.36 (Sekretariat der OTIF) – Sondervorschrift 640

23. Der Vorschlag des Sekretariats der OTIF, die Sondervorschrift 640E bei den UN-Nummern 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 und 1999 für jede erste Eintragung der Verpackungsgruppe III in Spalte 6 zu streichen, wird von der Arbeitsgruppe als korrekt bestätigt.

TOP 7: Informelles Dokument INF.45 (Frankreich) – Französische Übersetzung von "vapour space"

24. Der Vorschlag, die verschiedenen Begriffe für "vapour space" in der französischen Fassung des RID/ADR zu ersetzen, wird von den frankophonen Experten der Arbeitsgruppe als korrekt bestätigt.

TOP 8: Informelles Dokument INF.21 (UIC/CEFIC) – Beförderungen von Tanks, Batteriewagen/Batteriefahrzeugen und MEGC nach Ablauf der Fristen für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung

25. Das Thema wurde von der Arbeitsgruppe bereits an zwei früheren Anlässen diskutiert. Beantwortet wird, Tanks, die vor Ablauf der Frist für die Prüfung des Tanks befüllt wurden, innerhalb eines Monats noch bis zum Bestimmungsort befördern zu dürfen. Zusätzlich dazu wird beantragt, diese Tanks für die Rücksendung des Ladeguts zur Entsorgung noch innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten nach Ablauf der Frist zuzulassen.

26. Die meisten Experten stimmen den Vorschlägen aus dem informellen Dokument INF.21 zu, ein Experte äußert generelle Bedenken und ein weiterer Bedenken zu den betroffenen Tanks. Diskutiert wird, dass der flexible Zeitraum von drei Monaten vor oder nach dem Datum für die Zwischenprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 die Beförderung von bis zu drei Monaten nach dem Fälligkeitsdatum erlaubt. Daraufhin wird geschlossen, dass nur der Monat nach dem Fälligkeitsdatum für die wiederkehrende Prüfung benötigt wird, und der Text dementsprechend geändert. Es wird die Frage gestellt, ob die zuständige Behörde die Beförderung zur Entsorgung oder zum Recycling nach Ablauf von drei Monaten genehmigen sollte. Der vorgeschlagene Text entspricht jedoch demjenigen für IBC und ortsbewegliche Tanks.

Antrag 8

4.3.2.3 Folgenden neuen Absatz 4.3.2.3.7 einfügen:

"4.3.2.3.7 Nach Ablauf der Frist für die in den Absätzen 6.8.2.4.2, 6.8.3.4.6 und 6.8.3.4.10 vorgeschriebene Prüfung dürfen Kesselwagen, abnehmbare Tanks, Batteriewagen (RID) / festverbundenen Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge (ADR), Tankcontainer, Tankwechsellaufbauten (Tankwechselbehälter) und MEGC weder befüllt noch zur Beförderung aufgegeben werden.

Jedoch dürfen Kesselwagen, abnehmbare Tanks, Batteriewagen (RID) / festverbundenen Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batteriefahrzeuge (ADR), Tankcontainer, Tankwechsellaufbauten (Tankwechselbehälter) und MEGC, die vor Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, in folgenden Fällen befördert werden:

- a) innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat nach Ablauf dieser Frist, und
- b) sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgesehen ist, innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten nach Ablauf dieser Frist, um die Rücksendung von gefährlichen Stoffen zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder

zum ordnungsgemäßen Recycling zu ermöglichen. Im Beförderungspapier muss auf diese Ausnahme hingewiesen werden."

Antrag 9

5.4.1.1.11 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text in Fettdruck und Kursivschrift dargestellt):

"5.4.1.1.11 **Sondervorschriften für die Beförderung von Großpackmitteln (IBC), Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen, ortsbeweglichen Tanks und MEGC nach Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung**

Für Beförderungen gemäß Unterabschnitt 4.1.2.2 b), Absatz 4.3.2.3.7 b), Absatz 6.7.2.19.6 b), Absatz 6.7.3.15.6 b) oder Absatz 6.7.4.14.6 b) ist im Beförderungspapier zu vermerken:

«BEFÖRDERUNG NACH UNTERABSCHNITT 4.1.2.2 b)»,
«**BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 4.3.2.3.7 b)**»,
«BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 6.7.2.19.6 b)»,
«BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 6.7.3.15.6 b)» bzw.
«BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 6.7.4.14.6 b)»."

Antrag 10

1.4.2.2.1 In der Bem. zu Absatz d) vor "4.3.2.4.4" einfügen:

"4.3.2.3.7,".

TOP 9: Informelles Dokument INF.16 (Russische Föderation) – Änderung der Sondervorschriften TU 21 und TU 16 des Kapitels 4.3 RID/ADR/ADN/Anlage 2 zum SMGS

27. Es wird festgestellt, dass die Information im Text der Sondervorschriften TU 16 und TU 21 in Tabellenform anwenderfreundlicher wäre als in der für das RID/ADR 2017 vorgeschlagenen Form. Jedoch enthält der Antrag auch geänderte Anforderungen gegenüber der für das RID/ADR 2017 angenommenen Fassung. Obwohl zur Harmonisierung mit der Anlage 2 zum SMGS eine höhere Wasserschicht für das RID/ADR vorgeschlagen worden war, einigt man sich darauf, die derzeitige Wasserschicht für das RID/ADR 2017 beizubehalten. Für den Verkehr zwischen RID/ADR-Staaten und Vertragsstaaten der Anlage 2 zum SMGS muss die Vorschrift der höheren Wasserschicht eingehalten werden.

Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, die Tabellen für die Sondervorschriften TU 16 und TU 21 in Übereinstimmung mit den Informationen der zuvor genehmigten Sondervorschriften TU 16 und TU 21 zu ändern.

Antrag 11

TU 21 erhält folgenden Wortlaut:

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

Schutzmittel	Wasserschicht im Tank	Füllungsgrad des Stoffes (einschließlich Wasser, sofern vorhanden) bei einer Temperatur von 60 °C höchstens	
Stickstoff*	–	96 %	–
Wasser und Stickstoff*	–	98 %	Das Wasser muss ausreichend Frostschutzmittel enthalten, um das Gefrieren des Wassers zu verhindern. Das Frostschutzmittel darf keine korrodierende Wirkung besitzen und mit dem Stoff nicht reagieren.
Wasser	mindestens 12 cm	98 %	

* Der freibleibende Raum des Tanks muss 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."

TU 16 erhält folgenden Wortlaut:

"TU 16 Ungereinigte leere Tanks müssen bei der Übergabe zur Beförderung durch eine der folgenden Methoden mit einem Schutzmittel bedeckt sein:

Schutzmittel	Füllungsgrad des Wassers	zusätzliche Bedingungen bei Beförderungen unter niedrigen Umgebungstemperaturen
Stickstoff*	–	
Wasser und Stickstoff*	–	
Wasser	mindestens 96 % und höchstens 98 %	Das Wasser muss ausreichend Frostschutzmittel enthalten, um das Gefrieren des Wassers zu verhindern. Das Frostschutzmittel darf keine korrodierende Wirkung besitzen und mit dem Stoff nicht reagieren.

* Der freibleibende Raum des Tanks muss 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.

(RID:) Im Beförderungspapier ist zusätzlich zu vermerken:

«Der Tank ist gemäß Sondervorschrift TU 16 befüllt mit _____⁵⁾.»

⁵⁾ Benennung(en) des Schutzmittels/der Schutzmittel. Wenn der Tank mit Wasser befüllt ist, muss dessen Masse in kg angegeben werden; bei Stickstoff muss der Druck in MPa oder bar angegeben werden."

TOP 10: Informelles Dokument INF.5 (Sekretariat der OTIF)

28. In Absatz 33 des informellen Dokumentes INF.5 berichtet die OTIF über eine für das RID genehmigte Änderung des Wortlauts im RID, die auch im ADR in Absatz 4.3.2.1.7 zur Tankakte vorgenommen werden könnte. Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, auch im ADR im zweiten Absatz den Begriff "unverzüglich" ("without delay" im Englischen, "sans délai" im Französischen) aufzunehmen.
-