



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

**OTIF/RID/RC/2016-B/Add.1**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144/Add.1)

23. November 2016

Original: Englisch

**RID/ADR/ADN**

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

Genf, 19. bis 23. September 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 19. bis 21. September 2016 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 relevanten Dokumente waren dem Plenum unterbreitet und zur Prüfung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Die Tank-Arbeitsgruppe, die sich aus 25 Experten aus 13 Staaten und 7 Nichtregierungsorganisationen zusammensetzt, behandelt die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente:

*Dokumente:*

- OTIF/RID/RC/2016/20 (CEN)
- OTIF/RID/RC/2016/21 (EIGA)
- OTIF/RID/RC/2016/23 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2016/25 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/26 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/31 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2016/36 (CEN)
- OTIF/RID/RC/2016/37 (Frankreich)

*Informelle Dokumente:*

- INF.6 (Russische Föderation)
- INF.8 (AEGPL)
- INF.9 (AEGPL)
- INF.12 (Vereinigtes Königreich)
- INF.16 (Vereinigtes Königreich)
- INF.19 (Vereinigtes Königreich)
- INF.21 (Deutschland)
- INF.23 (Deutschland)
- INF.28 (Portugal)
- INF.31 (Vereinigte Staaten von Amerika)

**TOP 1: OTIF/RID/RC/2016/20 (CEN) – Beratungersuchen an die Tank-Arbeitsgruppe**

3. Das Beratungersuchen des CEN betrifft die Norm EN 16522 zu Flammensperren. Zum technischen Inhalt der Norm gibt es abgesehen von der Beobachtung, dass die für die Prüfung der Flammensperren verwendeten Begriffe (z. B. "*end of line flame arrestor*") in der Praxis Fragen aufwerfen könne, keine Bemerkungen vonseiten der Arbeitsgruppe.
4. Zur Frage, ob in Absatz 6.8.2.6.1 ein Verweis auf die Norm erfolgen oder die Information direkt in Absatz 6.8.2.2.3 aufgenommen werden sollte, zieht die Mehrheit der Experten eine direkte Aufnahme gewisser Anforderungen in Absatz 6.8.2.2.3 vor. Es wird auch beschlossen, den Anwendungsbereich für die Prüfung von Flammensperren auf solche für Überdruck- und Unterdruckbelüftungseinrichtungen zu beschränken und nicht auf solche für Vakuumventile auszuweiten.
5. Der Vertreter der Niederlande wird gebeten, gemeinsam mit dem Vertreter Frankreichs bis zur nächsten Tagung einen Textvorschlag vorzulegen.

**TOP 2: OTIF/RID/RC/2016/21 (EIGA) – Bedienungsausrüstung von Tanks**

6. Der Vorsitzende der informellen Arbeitsgruppe "Vorschriften zur Ausrüstung von Tanks und Druckgefäßen" stellt das Dokument mit einer Reihe von Fragen zur Zulassung von Bedienungsausrüstung von Tanks vor.
7. Mehrere Experten weisen darauf hin, dass die informelle Arbeitsgruppe "Prüfung und Zertifizierung von Tanks" sich zurzeit mit der Genehmigung von Bedienungsausrüstungen befasst, wodurch diese Fragen möglicherweise gelöst würden. Es wird angeregt, das für die nächste Tagung im März 2017 erwartete Ergebnis dieser Entwicklungen abzuwarten.

**TOP 3: OTIF/RID/RC/2016/23 (Russische Föderation) – Absatz 5.4.1.2.2 – Dokumentation – Zusätzliche Vorschriften für die Klasse 2**

8. Zum Schutz leerer Kesselwagen für die Beförderung verflüssigter Gase gegen Implosion bei sehr niedrigen Umgebungstemperaturen sieht die Anlage 2 zum SMGS einen Mindestrestdruck nach der Entleerung vor. Dieser Restdruck ist im Beförderungspapier anzugeben. Nach der Diskussion dieses Themas in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vom 23. bis 27. November 2015 wurde vorgeschlagen, die Frage zur weiteren Untersuchung an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung weiterzuleiten.
9. Einige Experten weisen darauf hin, dass ein Implosionsschutz basierend auf dem Restdruck verflüssigter Gase nur in Kombination mit der Temperatur des verbleibenden Gases und des Tanks nach der Entleerung und in Kombination mit den Eigenschaften des betreffenden Gases wirksam sei. Es wird ebenfalls die Aussage getroffen, dass es besser wäre, eine sichere Mindesttemperatur in Abhängigkeit des Restdrucks, der Temperatur nach der Entleerung und der Art des Gases festzulegen. Einige Delegationen unterstützen den Antrag in der vorliegenden Form nicht. Die Aufnahme von Details in das Beförderungspapier wird als überflüssig erachtet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Absatz 4.3.3.3.4 RID/ADR bereits Vorschriften zur Verhinderung einer Implosion bei zu erwartenden niedrigen Umgebungstemperaturen enthält.

**TOP 4: OTIF/RID/RC/2016/25 (Niederlande) – Allgemeine Anforderungen für Sicherheitsventile und Druckbelastung von Berstscheiben + informelles Dokument INF.9 (AEGPL)**

10. Die Niederlande schlagen vor, eine Druckbemessung für Berstscheiben im Verhältnis zum Ansprechdruck des Sicherheitsventils einzuführen sowie weitere Details zu den Anforderungen an Sicherheitsventile aufzunehmen. AEGPL äußert Bedenken betreffend die Auswirkungen auf Sicherheitsventile für Gase.
11. In Bezug auf den Antrag zu den Sicherheitsventilen wird infrage gestellt, ob alle Details benötigt würden, da bereits in den Begriffsbestimmungen des Abschnitts 1.2.1 Details aufgeführt seien. Es wird bestätigt, dass sich durch diesen Antrag die Anforderungen an Sicherheitsventile für Tanks zur Beförderung von Gas nicht ändern.
12. Einige Experten unterstützen die Einführung einer Druckeinstellung für Berstscheiben, da dies durch die Aufhebung der Funktion der zuständigen Behörden zur Harmonisierung beitragen würde. Obwohl üblicherweise ein Druckverhältnis von 10 % über dem Ansprechdruck des Sicherheitsventils verwendet wird, wird auch die Beschreibung einer Leistungsanforderung vorgeschlagen.
13. Da der Absatz 6.8.2.2.10 luftdicht verschlossene Tanks behandelt, ist man der Ansicht, dass er auch auf Tanks zur Beförderung von Gasen Anwendung findet, zumal dies in Abschnitt 6.8.3 nicht geändert wurde. In Unterabschnitt 4.3.1.1 zu Tankcodierungen für Gastanks sind luftdicht verschlossene Tanks zugelassen. Folgt man jedoch dem Verweis in der Tabelle des Unterabschnitts 4.3.1.1 auf die Begriffsbestimmung von luftdicht verschlossenen Tanks, so erfährt man, dass die Begriffsbestimmung sich nur auf Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 9 be-

schränkt. Während einige Experten der Ansicht sind, dass luftdicht verschlossene Tanks für Gase nicht mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sein sollten, vertreten andere den Standpunkt, dass Tanks mit Sicherheitsventilen und Berstscheiben ja existieren.

14. Die Arbeitsgruppe sieht sich nicht in der Lage, diese Arbeiten fortzuführen, solange die Inkonsistenz mit der Begriffsbestimmung von luftdicht verschlossenen Tanks für die Beförderung von Gasen nicht beseitigt ist. Es wird beschlossen, EIGA zu fragen, ob es Tanks zur Beförderung von Gasen mit Sicherheitsventilen und Berstscheiben gibt und welchen Einstelldruck sie haben.

#### **TOP 5: OTIF/RID/RC/2016/26 (Niederlande) – Verschiedene Tankthemen und informelles Dokument INF.8 (AEGPL)**

15. Während der Evaluierung älterer nationaler Richtlinien in den Niederlanden haben sich drei sicherheitsrelevante Themen ergeben.

##### ***Thema 1: Brandsichere Auslegung innerer Absperreinrichtungen***

16. Es wird angeregt, Anforderungen zur brandsicheren Auslegung in die Vorschriften aufzunehmen. AEGPL hätte in seinem Dokument den Mehrwert einer brandsicheren Auslegung in Frage gestellt, da die Absperreinrichtung und ihre Aufnahme durch das verflüssigte Gas gekühlt würden. Es wird ebenfalls geäußert, dass derartige innere Absperreinrichtungen nicht verfügbar seien und keine Situation bekannt sei, in der das Versagen eines Ventils im Brandfall zum Austreten des Gases geführt hätte. Es wird darauf hingewiesen, dass Brandszenarien prinzipiell nicht Teil des Kapitels 6.8 seien, abgesehen von einer Anforderung an Tanks für verflüssigte entzündbare oder giftige Gase, nach der sich Ventile im Brandfall automatisch verschließen sollten.
17. Für andere Delegierte ist nicht eindeutig ersichtlich, was der Begriff "brandsichere Auslegung" eigentlich genau bezeichnet. Allerdings enthält die Norm EN ISO 10497, die in der Norm EN 12252 – Ausrüstung von Straßentankwagen für Flüssiggas (LPG) in Bezug genommen wird, Dichtheitsanforderungen nach Brandversuchen. Die Auslöseeinrichtungen der Ventile sind von den Versuchen jedoch ausgenommen.
18. Die Norm EN 12252 legt nicht eindeutig fest, auf welche Ventile die Norm EN ISO 10497 Anwendung findet. AEGPL wird gebeten, gemeinsam mit dem CEN TC 286 den Zweck des Verweises herauszufinden und der Arbeitsgruppe darüber Bericht zu erstatten.

##### ***Thema 2: Füllstandsanzeiger aus Glas***

19. Füllstandsanzeiger aus durchsichtigen Werkstoffen sind bei Gas-Kesselwagen/-Tankfahrzeugen nicht erlaubt. In Kapitel 6.10, welches den Abschnitt 6.8.2 abändert, sind Sichtgläser am Tankkörper erlaubt. Zur Klärung der Situation und zur Verbesserung der Begriffsverwendung wird vorgeschlagen, den in Kapitel 6.7 für diese Füllstandsanzeiger verwendeten Wortlaut auch in Unterabschnitt 6.8.2.2 aufzunehmen.
20. Ein Experte weist darauf hin, dass Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft zur Beförderung von Heizöl in der Vergangenheit mit Füllstandsanzeigern genehmigt worden seien. Ein weiterer Experte sagt, dass durchsichtige Teile an den Rohrleitungen und Mannlochdeckeln bei Messinstrumenten und in Verbindung mit der VOC-Richtlinie erlaubt seien, jedoch während der Beförderung mit dem Stoff nicht direkt in Berührung kämen. Verschiedene Alternativtexte werden in Betracht gezogen, letztlich wird jedoch der Text aus Kapitel 6.7 favorisiert. Trotz grundsätzlicher Einigkeit wird beschlossen, den Wortlaut in eckige Klammern zu setzen, um die Notwendigkeit einer Übergangsvorschrift prüfen zu können.

**Antrag 1:**

**6.8.2.2** Einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

["Füllstandsanzeiger aus Glas und aus anderen zerbrechlichen Werkstoffen, die direkt mit dem Inhalt des Tankkörpers in Verbindung stehen, dürfen nicht verwendet werden."]

**Antrag 2:**

**[6.8.3.2.6** Den ersten Satz ("Sind die Tanks mit Flüssigkeitsstandanzeigern ausgerüstet, die mit dem beförderten Stoff direkt in Berührung stehen, so dürfen diese Flüssigkeitsstandanzeiger nicht aus durchsichtigen Werkstoffen bestehen.") streichen.]

**Antrag 3:**

**[6.10.3.8** Im zweiten Satz des Absatzes f) "Schaugläser" ändern in:

"Füllstandsanzeiger aus Glas und aus anderen durchsichtigen Werkstoffen".]

***Thema 3: Verhinderung des Eindringens von Wasser in Sicherheitsventile***

21. Bei manchen Sicherheitsventilen an Tanks zur Beförderung von Gasen kann es auslegungsbedingt zur Ansammlung von Wasser kommen. Gefriert das angesammelte Wasser, kann dies die ordnungsgemäße Funktion des Ventils beeinträchtigen. Die Arbeitsgruppe einigt sich auf eine abgeänderte Version des Antrags. Eine Übergangsvorschrift wird für notwendig befunden.

**Antrag 4:**

**[6.8.3.2.9** Am Ende einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Sicherheitsventile, in denen sich beispielsweise auf Grund von Regen oder Spritzwasser Wasser ansammeln kann, wodurch beispielsweise im Falle des Einfrierens des Wassers die ordnungsgemäße Funktion eingeschränkt wird, müssen mit einer Schutzkappe versehen sein. Die Schutzkappe darf die Leistungsfähigkeit des Ventils nicht beeinträchtigen."]

**Antrag 5:**

**1.6.3** Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

**["1.6.3.47** Sicherheitsventile, die den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften entsprechen, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.3.2.9 hinsichtlich der Schutzkappe entsprechen, dürfen [bis zur nächsten nach dem 1. Juli 2019 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung] weiterverwendet werden."]

**1.6.4** Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

**["1.6.4.49** Sicherheitsventile, die den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften entsprechen, jedoch nicht den ab 1. Januar 2019 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.3.2.9 hinsichtlich der Schutzkappe entsprechen, dürfen [bis zur nächsten nach dem 1. Juli 2019 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung] weiterverwendet werden."]

## TOP 6: OTIF/RID/RC/2016/31 (Niederlande) – Bericht der Arbeitsgruppe zu Tanks mit Schutzauskleidungen oder -beschichtungen

22. Die Vorschläge der informellen Arbeitsgruppe zu Tanks mit Schutzauskleidungen oder -beschichtungen werden diskutiert, und es werden verschiedene Verbesserungsvorschläge zu den vorgeschlagenen Änderungen gemacht.
23. Obwohl darauf hingewiesen wird, dass der pH-Wert nicht immer ein Indikator für die Ätzwirkung und die Liste der UN-Nummern nicht vollständig ist, wird die Idee des Ausschlusses von Tankkörpern aus Aluminiumlegierung mit einer Schutzauskleidung bei gewissen UN-Nummern mittels Aufnahme einer Sondervorschrift TU in Abschnitt 4.3.5 prinzipiell angenommen. Durch diese Maßnahme würde verhindert, dass in der Praxis Tankkörper aus Aluminiumlegierung mit einer Schutzauskleidung für die Beförderung von Stoffen verwendet werden, die eindeutig eine erhebliche korrosive Wirkung auf Aluminiumlegierungen haben.

Alternativ wird ein auf der Anwendung der Klassifizierungskriterien für die Ätzwirkung (Tabelle in Abschnitt 2.2.8) basierender Ansatz diskutiert. Es wird vereinbart, dies als mögliches Zukunftsprojekt festzuhalten, welches der Annahme der von der informellen Arbeitsgruppe gewählten Option aber nicht im Weg stehen sollte.

24. Die Punkte 6 und 8 der Anlage zum Bericht der informellen Arbeitsgruppe werden nicht angenommen, da sie keinen Mehrwert bieten und ihre Aufnahme in die Norm EN 12972 angebrachter wäre.

### Antrag 6:

#### 1.2.1 Folgende Begriffsbestimmung einfügen:

**"Schutzauskleidung (von Tanks):** Auskleidung oder Beschichtung, die den Werkstoff des metallenen Tanks vor den zu befördernden Stoffen schützt.

**Bem.** Diese Begriffsbestimmung gilt nicht für Auskleidungen oder Beschichtungen, die nur für den Schutz des zu befördernden Stoffes verwendet werden."

### Antrag 7:

#### 1.6.3 Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

**"1.6.3.48** Kesselwagen / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden und für die Beförderung von Stoffen verwendet werden, die nicht der ab 1. Januar 2019 anwendbaren Sondervorschrift TU 42 des Abschnitts 4.3.5 entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2022 für die Beförderung dieser Stoffe weiterverwendet werden."

#### 1.6.4 Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

**"1.6.4.50** Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften gebaut wurden und für die Beförderung von Stoffen verwendet werden, die nicht der ab 1. Januar 2019 anwendbaren Sondervorschrift TU 42 des Abschnitts 4.3.5 entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2022 für die Beförderung dieser Stoffe weiterverwendet werden."

**Antrag 8:**

**4.3.5** Folgende neue Sondervorschrift einfügen:

**"TU 42** Tanks mit einem Tankkörper aus Aluminiumlegierung, einschließlich solcher mit einer Schutzauskleidung, dürfen nur verwendet werden, wenn der pH-Wert des Stoffes nicht geringer als 5,0 und nicht höher als 8,0 ist."

**Antrag 9:****Kapitel 3.2  
Tabelle A**

In Spalte (13) bei folgenden Eintragungen die Sondervorschrift "TU42" einfügen:

UN 1755, VG II und III, UN 1778 VG II, UN 1779 VG II, UN 1788 VG II und III, UN 1789 VG II und III, UN 1791 VG II und III, UN 1803 VG II, UN 1805 VG III, UN 1814 VG II und III, UN 1819 VG II und III, UN 1814 VG II und III, UN 1819 VG II und III, UN 1824 VG II und III, UN 1830 VG II, UN 1832 VG II, UN 1840 VG III, UN 1906 VG II, UN 2031 VG II, UN 2581 VG III, UN 2582 VG III, UN 2586 VG III, UN 2693 VG III, UN 2796 VG II, UN 3264 VG II und III.

**Antrag 10:**

**6.8.2.1.9** Im ersten Absatz "gefährliche Stoffe erzeugen" ändern in:

"gefährliche Verbindungen bilden".

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

**Antrag 11:**

**6.8.2.2.2** Im Unterabsatz nach der zweiten Strichpunktaufzählung "die mit Ebonit oder einem thermoplastischen Material ausgekleidet sind" ändern in:

"die mit einer Schutzauskleidung ausgekleidet sind".

**Antrag 12:**

**6.8.2.4.2** Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Schutzauskleidungen müssen visuell auf Schäden untersucht werden. Werden dabei Schäden festgestellt, muss der Zustand der Auskleidung durch eine geeignete Prüfung(en) beurteilt werden."

**6.8.2.4.3** Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Schutzauskleidungen müssen visuell auf Schäden untersucht werden. Werden dabei Schäden festgestellt, muss der Zustand der Auskleidung durch eine geeignete Prüfung(en) beurteilt werden."

**TOP 7: OTIF/RID/RC/2016/36 (CEN) – Antrag auf Klarstellung der Bedeutung von "in Sonderfällen" in Fußnote 10 der Absätze 6.8.2.4.1 und 6.8.2.4.2**

25. Die Arbeitsgruppe prüft den Antrag des CEN/TC 296/WG5, ist jedoch nicht in der Lage endgültig festzulegen, was rechtlich mit "Sonderfällen" gemeint ist.
26. Rückblickend scheint es, als sei der Begriff "Sonderfälle" in den 1970er Jahren in das ADR eingeführt worden, um Wasserdruckprüfungen mit Zustimmung der zuständigen Behörde durch Flüssigkeitsdruckprüfungen mit anderen Flüssigkeiten oder Gasen ersetzen zu können. Zuvor war für einige Tanktypen anstelle einer Wasserdruckprüfung eine Dichtheitsprüfung vorgeschrieben gewesen.
27. Mit Blick auf den Bericht der letzten Tagung nimmt die Arbeitsgruppe erfreut zur Kenntnis, dass der CEN/TC 296/WG5 einen neuen Arbeitsschwerpunkt geschaffen hat, um eine spezifische Norm für Prüfungen mit Gas zu entwickeln, deren Anwendung die zuständige Behörde alternativ zur Wasserdruckprüfung verfügen kann. Es wird vorgeschlagen, die in den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich gemachten guten Erfahrungen mit Gas als Grundlage für diese Arbeiten zu verwenden.

**TOP 8: OTIF/RID/RC/2016/37 (Frankreich) – Beförderung von Bromtanks nach Ablauf der Frist für die jährliche Untersuchung der Auskleidung, informelle Dokumente INF.16 (Vereinigtes Königreich) und INF.31 (Vereinigte Staaten von Amerika)**

28. Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass die Möglichkeit der Beförderung eines Tanks nach Ablauf der Prüffrist nicht für die jährliche Untersuchung der Auskleidung gemäß Sondervorschrift TT 2 des Abschnitts 6.8.4 gilt.
29. Zur Änderung dieser Vorschrift unterstützt die Arbeitsgruppe den Vorschlag der Vereinigten Staaten von Amerika aus dem informellen Dokument INF.31. Sobald diese Frage für ortsbewegliche Tanks geregelt ist, könnte sie auch für RID/ADR-Tanks zum Thema werden.

**TOP 9: Informelle Dokumente INF.6 (Russische Föderation) – Antrag auf Änderung des Absatzes 4.3.4.1.3 RID/ADR und INF.19 (Vereinigtes Königreich)**

30. Die Arbeitsgruppe stimmt dem Antrag der Russischen Föderation zu, die Informationen des Absatzes 4.3.4.1.3 in Tabellenform darzustellen und dabei die vom Vereinigten Königreich im informellen Dokument INF.19 vorgeschlagenen Änderungen zu berücksichtigen.
31. Das Sekretariat wird gebeten, die Tabellen für das RID und das ADR entsprechend zu vervollständigen.

**TOP 10: Informelles Dokument INF.21 (Deutschland) – Information zu für die Kühlung von Tanks und MEGC verwendeten gefährlichen Gütern**

32. Es wird bestätigt, dass im RID/ADR keine Vorschriften zur Kennzeichnung von für die Kühlung verwendeten Stoffen enthalten sind. EIGA gibt an, dass alle Tanks freiwillig mit der Warnung gekennzeichnet seien, dass während der Beförderung permanent Stickstoff austritt. Aufgrund der Stauungsvorschriften im Seeverkehr (Staukategorie "D") dürfen diese Tanks nur an Deck gestaut werden, wo eine ausreichende Belüftung gewährleistet ist. Im Straßen- und Schienenverkehr werden ortsbewegliche Tanks ausschließlich auf Containerfahrzeugen befördert, so dass keine Belüftungsprobleme zu erwarten sind. Kein Sachverständiger der Arbeitsgruppe kann jedoch die Frage beantworten, ob die Stauungsvorschriften des Seeverkehrs auch auf Binnenwasserstraßen gelten.

**TOP 11: Informelles Dokument INF.23 (Deutschland) – Auslegung des Durchmessers in den Absätzen 6.8.2.1.18 und 6.8.2.1.19 des RID/ADR**

33. Bezüglich der Frage Deutschlands, ob der in den Absätzen 6.8.2.1.18 und 6.8.2.1.19 vorgesehene Durchmesser der innere oder der äußere Durchmesser sei, vertritt die Arbeitsgruppe die Ansicht, dass es sich dabei in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.1.17 um den inneren Durchmesser handele.

**TOP 12: Informelles Dokument INF.28 (Portugal) – Angaben auf dem Tankschild**

34. Die portugiesische Auslegung der Vorschrift wird durch die Arbeitsgruppe bestätigt. Es wird hinterfragt, ob der Zweck der Kennzeichnung für diese Anwendung korrekt geregelt sei, zumal die Informationen zur tatsächlichen Ladung im Beförderungsdokument und auf der orangefarbenen Tafel ersichtlich seien. Es wird ebenfalls zur Kenntnis genommen, dass kürzlich ein Verweis auf die Norm EN 15877:2012 in das RID aufgenommen worden sei und dass aufgrund der späten Vorlage des Dokuments sein Inhalt nicht habe geprüft werden können.
-