

**Bericht der Tankarbeitsgruppe
(Tank Working Group – TWG)**

Übermittelt durch Deutschland

Die TWG trat vom 13. bis 15. September 2004 in Genf am Rande der Gemeinsamen RID/ADR Tagung auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages, der ihr von der Gemeinsamen RID/ADR Tagung gegeben wurde, zusammen.

Die TWG beschäftigte sich mit folgenden offiziellen und inoffiziellen Dokumenten:

- | | |
|------------|-----------|
| - 2004/01 | - 2004/16 |
| - 2004/02 | - 2004/20 |
| - 2004/ 03 | - 2004/24 |
| - 2004/ 05 | - INF. 09 |
| - 2004/ 11 | - INF. 12 |
| - 2004/ 12 | - INF. 19 |

Die TWG setzte sich aus insgesamt 19 Experten aus 10 Ländern und 3 nicht offiziellen Organisationen (NGO's) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

1. Dokument 2004/1 Deutschland und INF. 19 Niederlande (Flame-traps for vacuum-relief valves (RID: and self-operating ventilation valves))

Die Dokumente wurden nach Vorstellung und Diskussion grundsätzlich befürwortet und mit nachfolgendem, geänderten Text von der TWG zur Annahme empfohlen.
Hinsichtlich der Stoffe, die auf oder über ihren Flammpunkt erwärmt befördert werden, wurde keine Notwendigkeit einer Berücksichtigung gesehen.
Der in eckigen Klammern stehende Satzteil wurde daraufhin gestrichen.

Proposal

Add at the end of subparagraph to 6.8.2.2.3:

...in the special provisions of 6.8.4", as indicated in column (13) of table A in chapter 3.2."

Add the following new third subparagraph to 6.8.2.2.3:

"Vacuum valves [RID: and spring loaded self-operating ventilation valves] used on tanks intended for the carriage of substances meeting the flash-point criteria of Class 3, shall prevent the immediate passage of flame into the tank, or the shell of the tank shall be capable of withstanding, without leakage, an explosion resulting from the passage of the flame."

Transitional Measures (Tanks means all kind of tanks):

1.6.x.x "Tanks constructed before 1. July 2007 in accordance with the requirements in force up to 31. December 2006 and which does not comply with the requirements in 6.8.2.2.3 concerning flame traps may continue to be used until 31. December 2010.

2. Dokument 2004/2 Deutschland (6.8.2.2.2, 4th subparagraph - Internal stop-valve control devices; 6.8.2.2.2, 6th subparagraph - Control devices for the filling and discharge devices)

Mit dem Dokument wird eine Klarstellung der Begriffe „ungewolltes Öffnen“ und „unbeabsichtigte Handlung“ angestrebt. Die entsprechenden Absätze im RID/ADR lauten:

“Internal stop-valve control devices shall be so designed as to prevent any unintended opening through impact or an inadvertent act.” and
“The filling and discharge devices (including flanges or threaded plugs) and protective caps (if any) shall be capable of being secured against any unintended opening.”

In der Diskussion stellte sich heraus, dass die in den Papieren enthaltenen Beispiele keine vollständige Lösung des Problems bringen können. Wegen der Vielfalt möglicher konstruktiver Lösungen, empfiehlt die Gruppe, dieses Problem im Rahmen entsprechender Normungsarbeit zu lösen.

3. Dokument 2004/3 Deutschland (6.8.2.2.2: Specification of requirements for tank equipment)

Der in diesem Dokument enthaltene Vorschlag wurde von der Gruppe im Grundsatz unterstützt, jedoch in seinen Einzelheiten abgeändert. Die Änderungen betrafen im Wesentlichen den Begriff „liquid tight“ und eine entsprechend Druckanforderung.
Der von der Gruppe erarbeitete Text lautet nunmehr wie folgt:

Proposal

Replace the second and fifth indent of 6.8.2.2.2 of RID/ADR by the following:

“– Closing device at the end of each pipe which may be a screw-threaded plug, a blank flange or an equivalent device. This closing device shall be so tight that the substance is contained without loss. Measures shall be taken to enable the safe release of pressure in the discharge pipe before the closing device is completely removed.”

Die Gemeinsame Tagung wird um Annahme dieses Vorschlages gebeten.

4. Dokument 2004/5 (6.8.2.2.2: Specification of requirements for tank equipment)

Den Intentionen des Vorschlages wurde gefolgt, er wurde jedoch in weiten Teilen überarbeitet. Der von der TWG vorgeschlagene Text des Vorschlages lautet daher:

1. Include a new definition in Chapter 1.2:

“**Tank record** means a file containing all the important technical information concerning a tank, a battery-wagon/battery-vehicle or a MEGC, such as certificates referred to in 6.8.2.3, 6.8.2.4 and 6.8.3.4.”

2. Include a new 4.3.2.1.7:

“The tank record shall be retained by the owner or the operator. Owners and operators shall be able to provide this documentation at the request of any competent authority. The tank record shall be maintained throughout the life of the tank and retained for 15 month after the tank is taken out of service.

Should a change of owner or operator occur during the life of the tank the tank record shall be transferred to the new owner or operator.

Copies of the tank record or all necessary documents shall be made available to the expert for tests on tanks in accordance with 6.8.2.4.5 or 6.8.3.4.16, on the occasion of periodic tests or exceptional inspections.”

3. Add the following new sentence to 6.8.2.3.1 as a new subparagraph:

“A copy of the certificate shall be attached to the tank record of each tank, battery-wagon/battery-vehicle or MEGC constructed. (see 4.3.2.1.7)”

4. Add the following new sentence to 6.8.2.4.5 and 6.8.3.4.16 as a new subparagraph:
“A copy of the certificate shall be attached to the tank record of each tank, battery-wagon/battery-vehicle or MEGC tested. (see 4.3.2.1.7)”.

Die TWG bittet um Zustimmung der Gemeinsamen Tagung.

5. Dokumente 2004/20 (Carriage of solids in tanks intended for the carriage of liquids)

Der in diesem Dokument enthaltene Vorschlag wurde als notwendige Klarstellung von der Arbeitsgruppe begrüßt und wird der Gemeinsamen Tagung mit einer geringfügigen Ergänzung zur Annahme empfohlen.

Additional Proposal

Amend the existing last sentence before the note in the proposal as follows:

“Examples:

- A tank with the tank code L10CN is authorized for the carriage of a substance to which the tank code L4BN has been assigned.
- A tank with the tank code L4BN is authorized for the carriage of a substance to which the tank code SGAN has been assigned.”

6. INF. 09 Deutschland (Chapter 4.2 and 6.7 UN Portable Tanks)

Dieses Dokument besteht aus zwei Anträgen, die ausschließlich ortsbewegliche Tanks betreffen. Das Thema wurde schon mehrfach in der TWG besprochen; es konnten jedoch der Gemeinsamen Tagung bisher keine Empfehlungen für die weitere Behandlung des Themas gegeben werden.

Der erste Antrag betrifft die Anbringung der zutreffenden Tankanweisung am Tank selbst. Dieser Antrag, der eine Harmonisierung mit den Anforderungen des RID/ADR darstellt, wird von der TWG akzeptiert und könnte bei Unterstützung durch die Gemeinsame Tagung dem UN Sub Committee als offizieller Antrag vorgelegt werden.

Der zweite Antrag hat die Klarstellung bzw. Änderung der Begriffsbestimmungen für „Maximum allowable working pressure“, „Design pressure“ und „Test pressure“ zum Inhalt und versucht eine Vereinfachung der Ermittlung oben genannter Drücke zu erreichen.

Die TWG unterstützt auch diesen Antragsentwurf und bittet die Gemeinsame Tagung den Inhalt des Entwurfs mitzutragen. Zur weiteren Vorgehensweise wird bei Zustimmung empfohlen, dem UN Expertenausschuss einen entsprechenden Antrag auf der Basis dieses Dokuments als Auffassung der Gemeinsamen RID/ADR Tagung durch das Sekretariat zu übermitteln.

7. Dokument 2004/16 and INF.12 (Chapters 1.3 and 4.3: Filling of tanks; Loading and unloading of tank wagons; non-leakproofness of tank wagons)

Die Arbeitsgruppe sah sich wegen des teilweise nichttechnischen Inhalts nur in der Lage, die 2. Frage im Dokument 2004/16 („Do the provisions of 4.3.2.3.3 and 4.3.2.3.4 need further additions to ensure that more standard and optimum technical safety procedures are prescribed?“) im Zusammenhang mit den Punkten, die im Dokument INF. 12 als Lösungsrichtungen („Steps towards a solution“) genannt werden, zu behandeln.

Die Frage der Dichtheit aller Verschlusseinrichtungen wurde dabei schon bei der Behandlung des Dokuments 2004/3 erörtert. Dort wurde eine dichte Absperrereinrichtung vorgeschlagen.

Die TWG unterstützt die Intentionen der Papiere, sieht sich jedoch nicht in der Lage selbstständig tätig zu werden. Sie empfiehlt der Gemeinsamen Tagung das Anliegen zu unterstützen und zunächst die

RID-Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik zu bitten, sich des Themas anzunehmen und der Gemeinsamen Tagung über das Ergebnis zu berichten.

8. Dokument 2004/11 (Tank codes for certain substances of Class 3)

Die Notwendigkeit, in Zukunft bestimmte entzündbare Stoffe der Klasse 3, Verpackungsgruppe I in Tanks mit der Tankcodierung L4BN zu befördern (die bisher in Tanks mit der Tankcodierung L1,5BN befördert werden konnten), wurde von der Gruppe bestätigt. Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Gemeinsamen Tagung daher, nach Prüfung der im Antrag enthaltenen Stoffzuordnung, dem Antrag zuzustimmen.

Die Arbeitsgruppe erlaubt sich den Hinweis, dass mit dieser Änderung Übergangsvorschriften erforderlich werden. Die TWG war mehrheitlich der Auffassung, dass eine längere Übergangsfrist (5, 6, bzw. 8 Jahre; je nach Tankart) ab Inkrafttreten der Änderung gewährt werden sollte.

9. Dokument 2004/12 (Chapters 4.2, 4.3 and 6.8: Hierarchy of tanks and special provisions)

Die im Dokument aufgeworfenen Probleme wurden von der Arbeitsgruppe nicht gesehen. Zur Klarstellung wurde von der TWG jedoch definiert, dass die in Spalte 13 der Tabelle A in Kapitel 3.2 aufgeführten Sondervorschriften sich in jedem Fall auf den Stoff beziehen. Ein höherwertiger Tank hat diese Sondervorschriften also ebenfalls zu erfüllen.

10. Dokument 2004/24 (Implementation of the special provisions of 6.8.4)

Die Arbeitsgruppe diskutierte das Dokument und war gleichfalls der Auffassung, dass Interpretationsprobleme bei der Anwendung bestimmter Sondervorschriften bestehen, da diese für den Anwender augenscheinlich nicht eindeutig genug abgefasst wurden.

Diese Probleme führten in den einzelnen Staaten zu unterschiedlicher Auslegung und Anwendung. Die mit dem Dokument versuchte Klarstellung stellt einen guten Ansatz zur Lösung dieser Probleme dar. Zur Erfassung aller eventuell bestehenden Probleme bedarf es weiterer Überlegungen, die auch in den Einzelstaaten abgestimmt werden müssen.

Bis zur nächsten Sitzung wird die Arbeitsgruppe virtuell (auf elektronischem Wege) an diesem Thema weiter arbeiten und einen entsprechenden Vorschlag vorbereiten.

Die TWG bittet um Zustimmung für diese Vorgehensweise.
