

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

**Übermittelt durch Deutschland**

Die TWG trat vom 13. bis 14. März 2010 in Genf auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR/ADN Tagung zusammen. Die Dokumente wurden dem Plenum vorgelegt.

Von der Tankarbeitsgruppe wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/.... (OTIF/RID/RC/....)

**2010/39** (ECFD), **2010/43** (Deutschland), **2010/49** (Italien), **INF. 6** (Deutschland), **INF. 10** (ECFD), **INF. 22** (Deutschland, Österreich, CEFIC, UIP), **INF. 27** (Belgien), **INF.29** (Schweden)

Die TWG setzte sich aus insgesamt 16 Experten aus 8 Ländern und 3 Nichtregierungsorganisationen (NGO's) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

**1. 2010/39 + INF. 10** (ECFD) Additivierungsanlagen an Tanks für UN 1202 Heizöl, leicht

Auf der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe wurde der ursprüngliche Antrag zu Additivierungsanlagen auf der Grundlage der Dokumente 2010/14 der ECFD beraten. Die auf der Basis der Fragestellungen auf der letzten Sitzung von ECFD vorgelegten Dokumente, wurden von der Arbeitsgruppe länger diskutiert. Nach Festlegung grundlegender Anforderungen wurde ein neuer vorläufiger Textvorschlag erarbeitet, der dem Plenum vorgelegt wird.

Im Einzelnen sind folgende Feststellungen getroffen worden:

Nach Aussage der ECFD können alle Tankarten betroffen sein.

Eine Definition in 1.2.1 wurde nicht befürwortet. Dies sollte innerhalb einer allgemeinen Sondervorschrift nach Kapitel 3.3 geschehen, die den Stoffen UN 1202 und außerdem [UN 1203] und UN 1223 zugeordnet wird.

Die Additivierungseinrichtung sollte als Teil der Ausrüstung von Tanks definiert werden. Diese Einrichtung wird damit in die Zulassung der Tanks integriert und unterliegt damit den erstmaligen und wiederkehrenden Prüfungen.

Die Aufnahme von Anforderungen in einer Sondervorschrift TE xy wurde mehrheitlich nicht befürwortet, da zum Beispiel die Kennzeichnung nicht in einer TE geregelt werden kann. Es wird vorgeschlagen, die Anforderungen in der oben erwähnten Sondervorschrift zu regeln.

Der Additivvorratsbehälter kann in drei verschiedenen Varianten Bestandteil der Additivierungseinrichtung sein ((a) mit dem Tankkörper fest verbunden, b) Teil des Tankkörpers und c) nicht mit dem Tankkörper verbunden).

Es wurde ebenfalls diskutiert, ob das Additiv in nicht mit dem Tank verbundenen Vorratsbehältern unter eine Freistellungsregelung in 1.1.3 fallen kann. Die Begrenzung des Fassungsraums und die maximale Anzahl der Behälter wurde ohne endgültige Festlegung diskutiert, da keine ausreichende Begründung für die im Antrag genannte Behältergröße und -Anzahl (4x100 l) gegeben wurde. Für bestehende Additivierungseinrichtungen nach nationalen Zulassungen soll eine Übergangsregelung geschaffen werden.

Das bisherige Ergebnis ist im nachfolgenden Entwurf enthalten:

### 3.2 Table A

*Include a special provision XYZ in column (6) for UN 1202 [UN 1203] and UN 1223.*

#### XYZ

*“Additive system; means a system for dispensing the additives UN 1202, UN1993 and UN 3082 into the discharge system of tanks during discharge. The additive system is permanently connected to the discharge system and consists of a storage receptacle, metering units and connecting lines. It forms part of the tank equipment and shall be subject to the tank approval, the initial, periodic and intermediate inspections and tests and exceptional checks.*

*The storage receptacle is either:*

- a) permanently fixed to the outside of the tank; or*
- b) an integral part of the tank itself; or*
- c) separate from the tank.*

*The capacity of the storage receptacles shall be not more than [100 l.]*

*The storage receptacle shall be positioned in such a way on the tank (-vehicle/-container/-wagon) that it is protected against damage during carriage.*

*The minimum thickness of storage receptacles shall be 2,5 mm in Stainless austenitic steels, 3 mm in other steels and 4 mm in aluminium alloys [in case of a) or b)] [or make reference to 6.8]. [The sides of the receptacles may be without radius or convexity.] The receptacles shall be positioned in such a way on the tank (-vehicle/-container/-wagon) that it is protected against damage during carriage. The receptacle shall be tested before being put into service and at each periodic- and intermediate inspection of the tank [in case of a) or b)]. For c) ... The test pressure shall be at least 0,3 bar. The line entering the discharge system shall be protected against backflow of the tank contents into the additive system by a non return valve.”*

Die technischen Details sollen auf der nächsten Sitzung weiter beraten werden. Das Plenum wird um Bestätigung der Vorgehensweise und die Mitglieder der Tankarbeitsgruppe werden um Kommentare gebeten. ECFD wird gebeten, auf dieser Basis einen neuen Wortvorschlag einzureichen.

## **2. 2010/43 (Deutschland), INF.6 (Deutschland), INF. 27 (Belgien) Abschnitt 1.6.3: Überprüfung der Übergangsvorschriften**

Die Arbeitsgruppe stimmte dem im Dokument 2010/43 enthaltenen Antrag zu, der eine Überprüfung der bestehenden Übergangsvorschriften vorsieht. Dies gilt insbesondere für die in 7. a) bis c) des Antrags genannten Grundsätze:

- Alle Tanks müssen die jeweils aktuell geltenden Vorschriften des RID/ADR erfüllen
- Ausnahmen hierzu bestehen nur, wenn dies durch Übergangsvorschriften ausdrücklich festgelegt ist. Diese Übergangsvorschriften müssen so formuliert sein,

dass klar aus ihnen hervorgeht, von welchen Vorschriften jeweils abgewichen werden darf

- Später neu in das RID/ADR aufgenommene Vorschriften gelten auch für Tanks, die diesen Übergangsvorschriften unterliegen, sofern dies nicht durch besondere Übergangsvorschriften eingeschränkt wird (diese Vorgehensweise wurde bei den Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung in den letzten Jahren bereits berücksichtigt).

• Der Grundsatz in d) betreffend die Streichung von Übergangsvorschriften wurde diskutiert und soll im Laufe der Überarbeitung gesondert geprüft werden. Die Streichung von Übergangsvorschriften ist problematisch, weil die Gründe der erlaubten Abweichungen von den Vorschriften dann später nicht mehr nachvollziehbar sind.

Die Gruppe war einstimmig der Meinung, dass eine Überarbeitung der Übergangsvorschriften in der Gemeinsamen Tagung durchgeführt werden sollte.

Entsprechend der Bitte in Punkt 8 des Antrags hat die Arbeitsgruppe dann auf der Basis der Dokumente INF.6 (D) und INF.27 (B) eine Überprüfung der einzelnen Übergangsvorschriften vorgenommen.

Nachfolgend wird das Ergebnis dieser vorläufigen Überprüfung wiedergegeben. Es ist zu berücksichtigen, dass die Tankcontainer (noch) nicht eingeschlossen sind.

Es handelt sich dabei teilweise um Übergangsvorschriften, für die keine neuen oder vorläufige Texte existieren. Diese sollen durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe bis zur nächsten Sitzung erarbeitet oder noch einmal geprüft werden. Dazu wurde ein Austausch über E-mails angeregt. Die Gruppe benötigt für diese Arbeit die jeweiligen „Notifizierungstexte“ der früheren RID und ADR Tankvorschriften, d.h. die beschlossenen Änderungen. Die Sekretariate werden gebeten die Arbeitsgruppe hierbei zu unterstützen.

Die (vorläufigen) Festlegungen zu den einzelnen Übergangsvorschriften sind nachfolgend wiedergegeben

#### 1.6.3.1 RID/ADR

Delete Text

#### 1.6.3.2 RID/ADR

Delete Text

#### 1.6.3.3 RID/ADR New text:

Combined text for 1.6.3.1, 1.6.3.2 and 1.6.3.3 needed

#### 1.6.3.4 RID

Tank-wagons constructed before 1 January 1988 in accordance with the requirements applicable up to 31 December 1987 and which do not conform to the requirements applicable from 1 January 1988 may still be used. This also applies to tank-wagons which do not bear the inscription of the shell materials in accordance with Appendix XI, 1.6.1 (new: 6.8.2.5.1), required from 1 January 1988.

[Background Appendix XI, 1.6.1

Material of the shell and, where appropriate, the protective lining.

Taken over into 6.8.2.5.1

Material of the shell and reference to materials standards, if available and, where appropriate, the protective lining.]

#### 1.6.3.4

ADR

- 1.6.3.4 (a) Fixed tanks (tank-vehicles), demountable tanks and battery-vehicles constructed before 1 May 1985 in accordance with the requirements of ADR in force between 1 October 1978 and 30 April 1985 but not conforming to the

INF.35

requirements applicable as from 1 May 1985 [(text of amendments)] may continue to be used after that date;

1.6.3.4 (a) Fixed tanks (tank-vehicles), demountable tanks and battery-vehicles constructed before 1 May 1985 in accordance with the requirements of ADR in force between 1 October 1978 and 30 April 1985 but not conforming to the requirements applicable as from 1 May 1985 [(text of amendments)] may continue to be used after that date;

1.6.3.5  
RID/ADR

1.6.3.5 Tanks, constructed before 1 January 1993 in accordance with the requirements in force up to 31 December 1992 but which do not conform to the requirements applicable as from 1 January 1993 [(text of amendments)] may still be used.

1.6.3.6  
RID  
Text from the OTIF secretariat needed

1.6.3.6  
ADR New text  
Fixed tanks (tank-vehicles), demountable tanks and battery-vehicles constructed before 1 January 1990 may still be used provided that they conform to the requirements of 6.8.2.1.20 concerning shell thickness and protection against damage.

Consequential amendment:  
In 6.8.2.1.20 delete ("For tanks built after 1 January 1990")

1.6.3.7 RID  
Text from the OTIF secretariat needed  
1.6.3.7 ADR  
Text from the ECE secretariat needed

1.6.3.8 RID/ADR  
Delete the first paragraph  
2nd paragraph? Valid for the future?

1.6.3..9 and 10 does not exist

1.6.3.11 RID  
1.6.3.11 ADR  
Text from the secretariat needed

1.6.3.12 RID  
Deleted

1.6.3.14 RID  
Still needed. Text from the secretariat needed

1.6.3.15 RID  
Keep text as it is

1.6.3.15 ADR  
Keep text as it is

1.6.3.16 RID/ADR

Keep text as it is

1.6.3.17 RID7/ADR

Keep text as it is

1.6.3.18 RID

Keep new text as it is

1.6.3.18 ADR

Keep new text as it is

Das Plenum wird gebeten, der vorgenannten Vorgehensweise zuzustimmen.

**3. INF. 29** (Schweden) Measures adopted on tanks according to 6.8.2.1.20 or in standard EN 13094:2008, including a proposal as a preliminary consequential amendment

Nach Vorstellung des Dokuments und Erläuterung der Hintergründe diskutierte die Arbeitsgruppe die Notwendigkeit einer Textänderung in 6.8.2.1.20. Zur Klarstellung wird die aktuelle Rechtslage dargestellt und bestätigt. Danach müssen Tanks entsprechend den Festlegungen in 6.8.2.1.4 nach Normen, die in 6.8.2.6 aufgeführt sind oder einem technischen Regelwerk entsprechend 6.8.2.7 entworfen und gebaut sein. Da für den Fall der Wanddickenreduzierung Regelungen in der anzuwendenden Tanknorm EN 13094 existieren, sind nach Meinung der Arbeitsgruppe diese Regelungen anzuwenden. Ausnahmen hiervon sind ausschließlich über ein technisches Regelwerk entsprechend den Regelungen in 6.8.2.7 erlaubt. Die Mehrheit der Gruppe sah keinen unmittelbaren Änderungsbedarf hinsichtlich des Unterabsatzes 6.8.2.1.20. Schweden wird gebeten, bei weiterem Klarstellungsbedarf einen entsprechenden Antrag einzureichen.

**4. 2010/49** (Italien) Beförderung von UN 1081 Tetrafluorethylen, stabilisiert

Der Punkt konnte nicht behandelt werden und wurde auf die nächste Sitzung verschoben.

**5. INF. 22** (Deutschland, Österreich, CEFIC, UIP) Transport von Entschwefelungsmitteln auf Basis UN 1402 CALCIUMCARBID

Der Stoff UN 1402 Calciumcarbid wird zurzeit in mehreren Staaten als Stoff in loser Schüttung in Tanks befördert. Vor der Umstrukturierung des RID/ADR 2001 gab es für UN 1402 Calciumcarbid nur einen Eintrag in der Randnummer 2471(ADR)/ 471(RID), Ziffer 17 b, ein Eintrag für die Verpackungsgruppe I ( damals Randnummer xxxx yy a) bestand nicht. Das Gefahrgut durfte nach Randnummern 211410 g) / XI 4.1.7 und X 4.1.5 und 2486/ 486 (1) in Tankfahrzeugen, Kesselwagen und Tankcontainern und in loser Schüttung befördert werden.

Mit der Umstrukturierung des ADR/RID wurden für UN 1402 Calciumcarbid zwei Eintragungen (Verpackungsgruppe VG I und VG II) in der Tabelle A in Kapitel 3.2 ADR/RID aufgenommen. Für die VG II ist weiterhin die Beförderung in loser Schüttung und in Tanks mit Tankcode „SGAN“ zugelassen, die VG I ist nur zur Beförderung in ortsbeweglichen Tanks, T 9, zugelassen.

Heute ist jedoch festzustellen, dass Calciumcarbid die Kriterien für die Zuordnung zur VG I) erfüllt (RID/ADR 2.2.43.1.8 a). Damit sind diese Beförderungen in den vorhandenen Tanks und in loser Schüttung und damit die aktuelle Versorgung der Stahlindustrie mit CaC<sub>2</sub> nicht mehr möglich.

Ein zusätzliches Problem ist die Tatsache, dass für UN 1402 VG I in der Spalte 12 der Tabelle A kein Tankcode angegeben wird und die für ortsbewegliche Tanks angegebene Tankanweisung T9 wegen der vorgeschriebenen Obenentleerung nicht geeignet ist.

Darüber hinaus ist im rationalisierten Ansatz im Kapitel 4.3 für feste Stoffe der Klasse 4.3 und dem Klassifizierungscode W2 kein Eintrag (Tankcode) vorhanden.

Eine kurzfristige Lösung des Problems ist deshalb nur durch den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung möglich. Dies wird von Deutschland, Österreich, CEFIC und UIP vorgeschlagen.

Einige Mitglieder der Arbeitsgruppe wiesen darauf hin, dass es Stoffe der Klasse 4.3 und dem Klassifizierungscode W2 gibt, denen der Tankcode S10AN mit den Sondervorschriften TU4, TU14, TU22, TU38 (Kesselwagen), TE21, TE22 (Kesselwagen), und TM2 zugewiesen wurde (z.B. UN 2813 und UN 3395).

Die Gruppe diskutierte darauf hin den Vorschlag für die zukünftige Rechtsfortentwicklung. Der Grund für das Fehlen eines Tankcodes für UN 1402 VG I ist nicht bekannt. Der vorgeschlagene Tankcode S4AN und die Einstufung als (+)-Stoff wurde von den anwesenden CEFIC Vertretern bezüglich des abweichenden Berechnungsdrucks mit den Besonderheiten des Stoffes begründet (z.B. die Bildung von Acetylen).

Die Gruppe konnte dem vorgeschlagenen Tankcode und der Einstufung als (+)-Stoff wegen fehlender Hintergrundinformationen über den Stoff nicht zustimmen und bat darum, einen offiziellen Antrag mit entsprechender Begründung einzureichen.

Hinsichtlich des vorliegenden Textvorschlags für eine multilaterale Sondervereinbarung wurde übereinstimmend festgestellt, dass die dort enthaltenen Anforderungen und Bedingungen im Wesentlichen denen entsprechen, die für Stoffe der VG I dieser Klasse vorgesehen sind.

Insofern kann dem Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung auch vor dem Hintergrund einschlägiger Erfahrungen und nicht bekannt gewordener Zwischenfälle zugestimmt werden.