

Bericht der Tankarbeitsgruppe

Übermittelt durch Deutschland

Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 7. bis 8. März 2005 in Bern anlässlich der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung zusammen.

Die Tank-Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit folgenden offiziellen und inoffiziellen Dokumenten:

- | | |
|-----------|---------------|
| – 2005/2 | – 2005/05 |
| – 2005/8 | – 2005/16 |
| – 2005/18 | – 2005/21 |
| – 2005/22 | – 2005/30 |
| – 2005/34 | – INF.4 |
| – INF.10 | – INF.18 |
| – INF.19 | Verschiedenes |

Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 16 Experten aus 9 Staaten und 2 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

Die Dokumente 2004/2 (Deutschland) und 2005/19 (Vereinigtes Königreich) sind bereits im Plenum behandelt worden.

1. Dokument 2005/2 (Belgien) (Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.4.12)

Mit dem Dokument äußert Belgien die Sorge, dass es die bestehenden Übergangsvorschriften erlauben, einen noch nicht codierten Tank ohne die Angabe der offiziellen Benennung der zu befördernden Stoffe zu betreiben.

Die Arbeitsgruppe stimmte dem zu und schlägt der Gemeinsamen Tagung den folgenden Text zur Annahme vor:

Proposal

Add to transitional measure 1.6.4.12 as follows:

“1.6.4.12 Tank-containers and MECGs constructed before 1 January 2003 in accordance with the requirements applicable up to 30 June 2001, but which do not, however, conform to the requirements applicable as from 1 July 2001, may still be used. Assignment to the tank codes in the design type approvals and the relevant markings shall be carried out prior to 1 January 2008. The marking of the alphanumerical codes of special provisions TC, TE and TA in accordance with 6.8.4 shall be carried out when the tank codes are assigned or at one of the tests in accordance with 6.8.2.4 subsequent to the assignment, but by 31 December 2008 at the latest. **Until the relevant marking has been carried out, the proper shipping name of the substance carried** shall be indicated on the tank-container itself or on a plate**”

** The proper shipping name may be replaced by a generic name grouping substances of a similar nature and also compatible with the characteristics of the tank.

2. Dokument 2005/5 (Vereinigtes Königreich) (Abschnitt 1.2.1: Fassungsraum eines Tankkörpers)

In diesem Dokument geht es um die Begriffsbestimmung für den Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankabteils. Wie die Gemeinsame Tagung selbst, hat auch die Arbeitsgruppe festgestellt, dass eine einheitliche Festlegung der Begriffsbestimmung wünschenswert wäre. Die vorhandenen Begriffe müssen dabei jedoch zusammen mit der Methode ihrer Ermittlung gesehen werden.

Für RID/ADR-Tanks wurde der Textvorschlag des Vereinigten Königreichs als richtig und hilfreich angesehen und von der Arbeitsgruppe mit kleinen redaktionellen Änderungen angenommen.

Die Arbeitsgruppe schlägt den folgenden Text der Gemeinsamen Tagung zur Annahme vor:

Antrag

Add a new definition under 1.2 for tank capacity to read:

“For tanks, 'capacity of shell or shell compartment' means the total inner volume of the shell or shell compartment expressed in litres or cubic metres.”

3. Dokument 2005/8 (UIC) (Tankcodierungen für bestimmte Stoffe der Klasse 3)

Die Gemeinsame Tagung hatte 2004 einen Vorschlag der UIC angenommen (Dokument 2004/12), für bestimmte Stoffe der Klasse 3, Verpackungsgruppe I, die Tankanforderungen bezüglich des Prüf- und Berechnungsdrucks von 1,5 auf 4 bar zu erhöhen.

Die UIC war mit der Formulierung einer Übergangsvorschrift betraut.

Die Mehrheit der Gruppe hatte mit den vorgeschlagenen Zeiträumen keine Probleme, da derartige Tanks selten sind und daher keine nennenswerte Rolle spielen. Eine größere Stückzahl dieser Tanks ist im Schienenverkehr als Kesselwagen zugelassen. Die vorgeschlagenen Übergangsfristen von 5 bis 8 Jahren wurden daher von der Mehrheit als vertretbar angesehen.

Spanien und Belgien plädierten wegen der in ihren Staaten möglicherweise in größerer Zahl in Betrieb befindlichen Tanks für eine Verlängerung der Übergangsfrist auf den doppelten Zeitraum, d.h. auf 10 bis 16 Jahre.

Der vorgeschlagene Wortlaut wurde redaktionell geändert und wird nachstehend wiedergegeben:

Proposal

“Tank wagons (RID)/fixed tanks (tank vehicles), demountable tanks (ADR)/ tank-containers and Tank swap bodies(RID/ADR) intended for the carriage of Class 3, Packing Group I substances having a vapour pressure of not more than 175 kPa (1,75 bar) (absolute) at 50 °C, constructed before 1 January 2007, to which tank code L1,5BN had been assigned in accordance with the requirements applicable up to 31 December 2006, may continue to be used for the carriage of the substances mentioned above, until 31 December 2014/2012/2011 [2022/2018/2016]”

Die Arbeitsgruppe bittet die Gemeinsame Tagung eine Entscheidung in dieser Frage zu fällen und den Text selbst vom Sekretariat in eine verordnungskonforme Fassung bringen zu lassen.

4. Dokument 2005/16 (UIC) (Kapitel 4.2, 4.3 und 6.8: Tankhierarchie und Sondervorschriften) und informelles Dokument INF.19 (Belgien) (Bemerkungen zum Dokument 2005/16)

Beide Dokumente behandeln die Geltung der Sondervorschriften für Tanktypen, die für dieselben Stoffe zugelassen sind, aber gemäß der Tankhierarchie höher stehen.

Die Arbeitsgruppe stimmte der vorgeschlagenen Klarstellung zu und nahm nach einer redaktionellen Änderung folgenden Text an, der in der erläuternden Bemerkung zu Spalte 11 als Bem. erscheinen soll, da es sich um UN-Tanks handelt:

Proposal

Add the following sentence to the text in section 3.2.1, column (11) and (13):

Column (11)

NOTE: "If technically relevant, these special provisions are not only applicable to the portable tanks specified in column (10), but also to the portable tanks that may be used according to the table in 4.2.5.2.5."

Column (13)

"If technically relevant, these special provisions are not only applicable to the tanks specified in column (12), but also to the tanks that may be used according to the hierarchy in 4.3.3.1.2 and 4.3.4.1.2."

5. Dokument 2005/18 (UIC) (Höchstzulässiger Betriebsdruck, Berechnungsdruck und Prüfdruck von ortsbeweglichen Tanks)

Die Arbeitsgruppe nahm die in den letzten Tagungen geführte Diskussion zur Ermittlung des Prüfdrucks und der Zuordnung zu den Tankanweisungen im Zusammenhang mit dem Berechnungsdruck für UN-Tanks wieder auf.

Der mit dem Dokument vorgeschlagene Weg würde in der Praxis zu einer Nichtbeachtung des Flüssigkeitsdrucks durch die dynamischen Belastungen (g-Werte) führen. Dies war für die Arbeitsgruppe nicht akzeptabel. Dieser Druckanteil kann grundsätzlich bei der Berechnung nicht vernachlässigt werden. Deutschland wurde nach einer Diskussion über die Ermittlung des Partialdruck der Gase im füllungsfreien Raum gebeten, erneut einen Vorschlag einzubringen, der diesen Druckanteil berücksichtigt und damit eine Berechnung des Prüfdrucks ermöglicht.

6. Dokument 2005/21 (Vereinigtes Königreich) und INF.4 (Notfall-Druckentlastungsventile)

Die Gruppe vertrat nach längerer Diskussion die Auffassung, dass dieses Ventil den Tank weniger im Brandfall, sondern vielmehr gegen unzulässige Drücke, die bei der Befüllung auftreten können, schützen soll (Overfill protection).

Der Brandfall ist bei RID/ADR Tanks grundsätzlich nicht zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird von der Gruppe keine Möglichkeit gesehen, Tanks aus Aluminiumwerkstoffen zu schützen, auch wenn sie mit dem vorgestellten „Notdruckentlastungsventil“ (EPRV) ausgerüstet sind.

Wie die Gemeinsame Tagung in ihrer letzten Sitzung, bezweifelt auch die Arbeitsgruppe mehrheitlich die Dichtheitsfunktion der Ventile nach einem seitlichen Umkippen des Tanks. Eine Lösung der Probleme könnte darin bestehen, dass die Ventile während des Transports so gesichert werden, dass die Forderung in 6.8.2.2.1 ADR erfüllt wird.

Das Vereinigte Königreich äußert die Absicht sich des Problems erneut anzunehmen.

1. Dokument 2005/22 UK (Requirement for External Tank Bands)

In diesem Dokument geht es um die Änderung einer Schutzmaßnahme, mit der eine Reduzierung der Mindestwanddicke nicht zylindrischer Tanks von Straßentankfahrzeugen möglich wird. Die Gruppe konnte der beantragten Vorgehensweise aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen. Eine Diskussion über die Interpretation dieser Schutzmaßnahme in 6.8.2.1.20 (b) 4. ADR ergab jedoch, dass anstelle des seitlichen Schutzes an den Böden (Band) auch nicht wanddickenredizierte Endböden als Schutzmaßnahme gelten. Dies ist auch konform mit der Norm EN 13094 für Niederdrucktanks.

2. Dokument 2005/30 B (Definitions in sub-section 6.7.2.1)

Mit diesem Dokument wird ein Vorschlag unterbreitet, der die Begriffsbestimmung für den höchstzulässigen Betriebsdruck (MAWP) in eine solche für den höchsten Betriebsdruck (MWP) umwandelt und dann die beiden Drücke vergleicht.

Der Lösungsvorschlag ist im Zusammenhang mit dem Dokument 2005/18 und der Ermittlung des Prüfdrucks für UN-Tanks zu sehen.

Die Gruppe diskutierte den Vorschlag und gab zu bedenken, dass der Ausdruck „höchstzulässiger“ Betriebsdruck in bestimmten Fällen berechtigt ist, da mit den Anweisungen für Tanks in Kapitel 4.2 Prüfdrücke festgelegt sind und bei Berücksichtigung von Sicherheitsfaktoren die Betriebsdruck z.B. beim Füllen oder Entleeren bestimmte Höchstwerte nicht überschreiten darf.

Es soll versucht werden, eine Lösung im Rahmen der Diskussion auf der nächsten Gemeinsamen Tagung zu erreichen.

3. Dokument 2005/34 B (Inscriptions on the tank-containers and indications in the tank certificate according to 6.8.2.5.2 and 6.8.2.3.1) und INF. 10 D (Comments to 2005/34)

Beide Dokumente behandeln das Thema der Sondervorschriften TE, TC und TA und ihre Angabe in den Zulassungsdokumenten bzw. ihre Angabe auf dem Tank.

Das Belgische Dokument weist auf die allen Teilnehmern bekannten Probleme mit den „Wenn –Dann“ Sondervorschriften (TE 5, TE 6, TE 15 und TE 24) hin und versucht durch einen erklärenden Text und präzise Vorgaben, diese Schwierigkeiten auszuräumen. Diese Erklärungen wurden auch auf alle anderen Sondervorschriften übertragen.

Die Gruppe diskutierte die Vor –und Nachteile eines solchen Vorgehens auch unter Berücksichtigung bereits in früheren Sitzungen vorgebrachter Lösungsansätze. Die umfangreiche Vorgehensweise der vorgeschlagenen Lösung und die Zuordnung weiterer (+) Stoffe, bedeutet eine für viele Mitglieder der Gruppe unnötige Abweichung vom System der Umstrukturierung.

Bei der Abwägung der vorhandenen Möglichkeiten und einer informativen Umfrage innerhalb der Gruppe, wurde eine unterschiedliche Behandlung des Problems in der Praxis festgestellt und nach einfachen Lösungen für die Zukunft gesucht. Die Lösung des Problems ist auch deshalb dringend notwendig, weil die anwendbaren Sondervorschriften seit dem 01.01.2005 auf den Tanks (Tankcontainer, Kesselwagen) angeschrieben sein müssen.

Von allen Teilnehmern wurde als denkbar gute Lösung, das in Deutschland vorübergehend praktizierte System der Setzung der „Wenn - Dann“ Sondervorschriften in Klammern angesehen. Die Anwendung dieses Systems ist nach Meinung aller Mitglieder möglich, wenn eine klare Beschreibung der Vorgehensweise mittels einer Bemerkung in den Vorschriften erfolgt. Diese Bemerkung soll deutlich machen, dass bestimmte Sondervorschriften auch dann anzuschreiben sind, wenn der Tank die Sondervorschrift auf

andere Weise erfüllt bzw. die in der Sondervorschrift enthaltenen Maßnahmen für den Tank nicht zutreffen. In diesen Fällen ist die Sondervorschrift in Klammern anzugeben. Die Sondervorschrift TE 5 wird im Folgenden als Beispiel erwähnt:

“If shells are equipped with thermal insulation, such insulation shall be made of materials which are not readily flammable”.

If there is no insulation, TE 5 shall be indicated in brackets.

Deutschland wurde gebeten, für die nächste Gemeinsame Tagung einen Vorschlag mit Angabe der geeigneten Stelle für die Bemerkung und entsprechenden Übergangsvorschriften zu erarbeiten.

Hinsichtlich des **Dokuments INF. 10** bestätigte die Gruppe das generelle Vorgehen, d.h. die Überführung des Inhalts der Sondervorschrift TE 15 in den Verordnungstext und somit die Streichung dieser Sondervorschrift an allen Stellen.

Der Vorschlag wurde überarbeitet und wird nachfolgend wiedergegeben. Deutschland wurde gebeten, für die nächste Sitzung einen Vorschlag zu den notwendigen Übergangsvorschriften vorzulegen. Dies soll auch die Anpassung der bestehenden Übergangsvorschriften in 1.6.3.19 und 1.6.4.13 einschließen.

Proposal

1. Amendment of the texts in 1.2.1 and 6.8.2.2.3 (the amendments are indicated below in bold type);
2. Deletion of special provision TE 15 in Chapter 3.2 Table A, Column (13) and in 6.8.4 (b);

Ad proposal 1 - amendment of the definition of “hermetically closed tank” in 1.2.1:

“Hermetically closed tank” means a tank intended for the carriage of liquid substances with a calculation pressure of at least 4 bar or intended for the carriage of solid substances (powdery or granular) regardless of its calculation pressure, the openings of which are hermetically closed and which:

- is not equipped with safety valves, bursting discs, other similar safety devices or vacuum valves (RID only: or self-operating ventilation valves); or
- is not equipped with safety valves, bursting discs or other similar safety devices, but is equipped with vacuum valves (RID only: or self-operating ventilation valves) **in accordance with the requirements of 6.8.2.2.3;** or
- is equipped with safety valves preceded by a bursting disc according to 6.8.2.2.10, but is not equipped with vacuum valves (RID only: or self-operating ventilation valves); or is equipped with safety valves preceded by a bursting disc according to 6.8.2.2.10 and with vacuum valves (RID only: or self-operating ventilation valves) **in accordance with the requirements of 6.8.2.2.3.”**

“6.8.2.2.3 Tanks that are not hermetically closed may be fitted with vacuum valves (left column, RID only: or self-operating ventilation valves) to avoid an unacceptable negative internal pressure; these vacuum-relief valves shall be set to relieve at a vacuum setting not greater than the vacuum pressure for which the tank has been designed (see 6.8.2.1.7).

Hermetically closed tanks may not be fitted with vacuum valves. Tanks of the tank code SGAH, S4AH or L4BH, fitted with vacuum valves which open at a negative pressure of not less than 21 kPa (0.21 bar) shall however be considered as being hermetically closed. For tanks intended for the carriage of solid substances (powdery or granular) of packing groups II or III only, which do not liquefy during transport, the negative pressure may be reduced to not less than 5 kPa (0.05 bar)

[(RID only:) The existing second sub-paragraph remains unchanged.]

Bei der Beratung des Dokuments wurde auch über die Angabe des äußeren Überdrucks auf dem Tankschild für RID/ADR Tanks gesprochen. Bei ortsbeweglichen Tanks ist dies schon im Kapitel 6.7 enthalten. Der Vorschlag wurde von der Arbeitsgruppe grundsätzlich befürwortet. Die Niederlande werden zur nächsten Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Vorschlag einreichen.

4. Dokument INF. 18 UK (Periodic Inspection of Tanks)

Dieses Dokument stellt Methoden vor, die als zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) einen teilweisen Ersatz der für Tanks vorgeschriebenen Wasserdruckprüfung behandeln. Es wurde die generelle Anwendbarkeit und deren Vor- und Nachteile der einzelnen Methoden auch für Tanks im RID/ADR Bereich diskutiert.

Die Gruppe sah Probleme bei der Anwendung für Tanks, lies jedoch die Möglichkeit der Anwendung offen. Die Gruppe konnte daher wegen fehlender Informationen keine grundsätzliche Entscheidung in dieser Frage treffen.

Das Vereinigte Königreich will sich weiter dieser Problematik annehmen.

Verschiedenes

Das Vereinigte Königreich stellte zwei weitere Probleme vor, die im Zusammenhang mit der Anwendung von Normen stehen.

Das erste Problem betrifft die Überschrift der Tabelle in 6.8.2.6 für Niedrigdrucktanks. Mit dieser Überschrift wird die Verwendung der nachstehenden Normen unnötig beschränkt. Es wird vorgeschlagen die Beschränkung auf die Klasse 3 mit der Streichung der Ausdrücke „of Class 3“ aufzuheben. Damit wird die Beförderung von anderen geeigneten Stoffen, z.B. UN 3375 mit dem Tankcode LGAV (+) ermöglicht.

Das zweite Problem betrifft die Frage, ob die in 6.8.2.6 RID/ADR in Bezug genommenen Normen verpflichtend anzuwenden sind oder dass gleichwertige Alternativen zulässig sind. Die Gruppe war sich einig, dass der bestehende Verordnungstext die Alternative nicht ausschließt, die Feststellung eines gleichen Sicherheitsniveaus jedoch in der Praxis auf Schwierigkeiten stößt.

Zu diesem Problem haben die Experten des Vereinigten Königreichs vorgeschlagen, 6.8.2.7 so zu ändern, dass die existierenden Normen verpflichtet angewendet werden müssen. Wenn keine Norm für den Anwendungsfall existiert, soll die zuständige Behörde das als Alternative zugelassene und verwendete Regelwerk publizieren.

Die Gruppe erkannte dieses Problem und gibt es mit diesem Bericht der Gemeinsamen Tagung zur Kenntnis. Das Vereinigte Königreich wird einen offiziellen Vorschlag für die nächste Tagung vorlegen.

Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, den zu den einzelnen Punkten vorgeschlagenen Änderungen zuzustimmen.
