



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

OTIF/RID/RC/2024-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/172/Add.1)

29. April 2024

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 25. bis 28. März 2024

Addendum

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 am 26. und 27. Februar 2024 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 eine virtuelle Sitzung abgehalten.
2. An der Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe nahmen 31 Sachverständige aus 12 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen teil. Die folgenden offiziellen und informellen Dokumente wurden behandelt:

Dokumente:

- OTIF/RID/RC/2023-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1 (Bericht der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023)
- OTIF/RID/RC/2024/1 (UIP)
- OTIF/RID/RC/2024/2 (Spanien)
- OTIF/RID/RC/2024/5 (Russische Föderation)
- OTIF/RID/RC/2024/8 (Spanien und EIGA)
- OTIF/RID/RC/2024/18 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2024/26 (UIC)

Informelle Dokumente:

- INF.5 (UIP)
- INF.10 (Deutschland)
- INF.14 (CEN)
- INF.16 (ITCO)
- INF.17 (Belgien)
- INF.18 (Bericht der Tank-Arbeitsgruppe)

TOP 1: Bericht der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023

Dokument: OTIF/RID/RC/2023-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1
(Sekretariat), Antrag 6

3. Das Plenum hatte entschieden, den Antrag 6 im Bericht der letzten Tagung der Tank-Arbeitsgruppe zur weiteren Prüfung in eckigen Klammern zu belassen. Der Antrag basierte auf den Diskussionen zum Dokument OTIF/RID/RC/2023/28. Es wurde erörtert, dass die zuständigen Behörden, die keine Prüfstellen zugelassen haben, sondern die Prüfaufgaben selbst durchführen, nicht akkreditiert werden müssen. Sie sollten jedoch die Liste der Punkte in Absatz 1.8.6.3.1, welche die Hauptanforderungen an die Akkreditierung enthält, erfüllen.
4. Das Thema wird in der Tank-Arbeitsgruppe erneut erörtert. Es ist zu beachten, dass der Abschnitt 1.8.6 nur für Konformitätsbewertungen, wiederkehrende Prüfungen, Zwischenprüfungen, außerordentliche Prüfungen, Inbetriebnahmeüberprüfungen und Überwachungen der betriebs-eigenen Prüfdienste gilt. Es sollte auch darauf hingewiesen werden, dass die Akkreditierung staatlicher Stellen mit einigen Problemen verbunden ist. Aus diesem Grund wurde die Ausnahme für die Akkreditierung in den letzten Satz des Absatzes 1.8.6.2.1 mit Verweis auf den Unterabschnitt 1.8.6.3 aufgenommen, um ein Mindestmaß an Sicherheit in Bezug auf staatliche Stellen zu gewährleisten.
5. Im Rahmen der Diskussion wird die Auffassung vertreten, dass die technischen Dienste innerhalb der zuständigen Behörde, welche die Tätigkeiten der zugelassenen Prüfstellen ausüben, eine Akkreditierung benötigen. Es wird auch erwähnt, dass die Benennung von Stellen, die als zuständige Behörde fungieren, ein Schlupfloch für Prüfstellen schaffen könnte, die nicht akkreditiert werden. Um diese Lücke zu schließen, wird der Antrag 6 zu Absatz 1.8.6.2.1 im Bericht der Tank-Arbeitsgruppe der Herbsttagung 2023 geändert. Der ursprüngliche Antrag zu Absatz 1.8.6.3.1 in eckigen Klammern kann unverändert bleiben.

Antrag 1 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

- 1.8.6.2.1** Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist unterstrichen, gestrichener Wortlaut durchgestrichen dargestellt):

"Wenn die zuständige Behörde ~~keine Prüfstellen zulässt, anerkennt oder benennt sondern diese~~ die Aufgaben der Prüfstelle selbst durchführt, muss sie die Vorschriften des Unterabschnitts 1.8.6.3 erfüllen. Wenn jedoch eine zuständige Behörde eine Prüfstelle benennt, um als zuständige Behörde zu handeln, muss die benannte Stelle nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) Typ A akkreditiert sein."

- 1.8.6.3.1** Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Die oben genannten Vorschriften gelten bei einer Akkreditierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) als erfüllt."

TOP 2: Prüfung von Tanks, bei denen das festgelegte Datum für die Zwischenprüfung verstrichen ist

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/1 (UIP)

6. Das Dokument basiert auf früheren Diskussionen zum informellen Dokument INF.19 der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023, bei der vereinbart wurde, dass eine Zwischenprüfung erforderlich ist, wenn das festgelegte Datum für eine solche Prüfung überschritten worden ist. Abhängig von dem Zeitraum, den die Prüfung überfällig ist, kann der Eigentümer/Betreiber jedoch beschließen, eine Zwischenprüfung oder eine wiederkehrende Prüfung durchführen zu lassen. Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, wird eine zusätzliche Formulierung vorgeschlagen.
7. In der Diskussion wird der Vorschlag wie nachstehend dargestellt geändert. Es wird die Auffassung vertreten, dass es besser wäre, zu sagen, dass das angegebene Datum "überschritten" ist, anstatt die Begriffe "überfällig" oder "abgelaufen" zu verwenden. Dies wird daher in den Vorschlag aufgenommen. Das Wort "überschritten" könnte auch an anderen Stellen verwendet werden; eine Überprüfung der Folgeänderungen zeigt jedoch, dass dies eine komplexe Arbeit darstellt und als künftige Arbeit betrachtet werden sollte.

Antrag 2 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

- 6.8.2.4.3** Einen neuen dritten Unterabsatz einfügen:

"Wenn das für die Zwischenprüfung festgelegte Datum überschritten wurde, muss eine Zwischenprüfung durchgeführt werden oder es darf alternativ eine wiederkehrende Prüfung in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.4.2 durchgeführt werden."

TOP 3: Befüllen von Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC)

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/2 (Spanien)

8. Der Vorschlag Spaniens besteht darin, die Vorschriften für das Befüllen von MEGC in Kapitel 4.3 zu verbessern und den Wortlaut, der bereits in den Absätzen 4.2.4.5.1 bis 4.2.4.5.3 enthalten ist, zu übernehmen. Die Alternative 2 des Vorschlags wird grundsätzlich befürwortet. Es wird jedoch die Ansicht vertreten, dass der Textvorschlag an das Kapitel 4.3 angepasst werden sollte und für das RID auch Batteriewagen und für das ADR auch Batterie-Fahrzeuge aufgenommen werden sollten.

Antrag 3

4.3.3.2 Einen neuen Absatz **4.3.3.2.5** einfügen:

"4.3.3.2.5 Vor dem Befüllen sind die Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC zu prüfen, um sicherzustellen, dass sie für das zu befördernde Gas zugelassen sind und die anwendbaren Vorschriften des RID/ADR eingehalten sind. Die Elemente der Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge oder MEGC, die Druckgefäße sind, sind entsprechend den Betriebsdrücken, Füllfaktoren und Befüllungsvorschriften zu befüllen, die in Unterabschnitt 4.1.4.1 Verpackungsanweisung P 200 für das in die einzelnen Elemente zu befüllende Gas festgelegt sind. Wenn Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC als Ganzes oder wenn Gruppen ihrer Elemente gleichzeitig befüllt werden, darf der Fülldruck oder die Masse der Füllung nicht den niedrigsten höchsten Fülldruck oder die niedrigste höchste Masse der Füllung jedes einzelnen Elements übersteigen. Die Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC dürfen nicht über die anwendbaren zulässigen Massen befüllt werden."

Der bisherige Absatz 4.3.3.2.5 wird zu Absatz 4.3.3.2.6.

Folgeänderungen:

4.3.3.1.1 In der Tabelle, in der Zeile "2 Berechnungsdruck", in der Spalte "Tankcodierung", in der Erläuterung zu "x" "Absatz 4.3.3.2.5" ändern in:

"Absatz 4.3.3.2.6".

6.8.2.4.1 Im Satz nach der Tabelle "Absatz 4.3.2.2.5" ändern in:

"Absatz 4.3.3.2.6".

6.8.3.4.2 "Absatz 4.3.3.2.5" ändern in:

"Absatz 4.3.3.2.6".

TOP 4: Änderung des Absatzes 6.8.2.1.27 RID/ADR und des Abschnitts 7.5.10 ADR

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/5 (Russische Föderation)

9. In dem Dokument wird vorgeschlagen, in den Absatz 6.8.2.1.27 und in den Abschnitt 7.5.10 zusätzlich zur UN-Nummer 1361 die UN-Nummer 3190 aufzunehmen. In diesen Vorschriften werden zusätzliche Anforderungen für die Beförderung von Ruß festgelegt.
10. In der Einleitung des Dokuments wird argumentiert, dass die Hinzufügung der UN-Nummer 3190 erforderlich ist, da sie mit der Herstellung des Rußes, dessen Ursprung Kohlenwasserstoffgas ist, zusammenhängt.
11. Da UN 3190 dem Klassifizierungscode "S4 - anorganisch, fest" der Klasse 4.2 zugeordnet ist, wird in Frage gestellt, ob diese Zuordnung gerechtfertigt ist, da Kohlenstoff als "organisch" angesehen wird. Als Alternative sollte die Änderung der Beschreibung von UN 1361 in Erwägung gezogen werden, wobei auch Kohlenstoff, dessen Ursprung Kohlenwasserstoff ist, eingeschlossen werden sollte. Anderenfalls sollte die Eintragung "UN 3088 SELBSTERHITZUNGSFÄHIGER ORGANISCHER FESTER STOFF, N.A.G." gewählt werden.

12. Da es sich hierbei um eine Frage der Zuordnung handelt, ist die Tank-Arbeitsgruppe der Ansicht, dass diese Frage im Plenum und erforderlichenfalls im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter erörtert werden sollte. Sobald über die Zuordnung von Ruß entschieden worden ist, können die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.27 und des Abschnitts 7.5.10 bei Bedarf erneut geprüft werden.

TOP 5: Neue Übergangsvorschrift für ortsbewegliche Tanks des Kapitels 6.7

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/8 (Spanien und EIGA)

13. In Absatz 6.7.4.15.1 (i) (iv) wurde die Kennzeichnung auf dem Tankschild von "Füllungsgrad" in "höchstzulässige Masse des eingefüllten Gases" geändert. Vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter wurde bereits eine Übergangsvorschrift beschlossen, die es erlaubt, bestehende ortsbewegliche Tanks mit der alten Kennzeichnung weiterzuverwenden. Aus Gründen der Harmonisierung wird eine Übergangsvorschrift im RID/ADR vorgeschlagen.
14. Der Antrag wird von den Experten der Tank-Arbeitsgruppe unterstützt.

Antrag 4 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

1.6.4 Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

"1.6.4.xx Ortsbewegliche Tanks, die vor dem 1. Januar 2027 nach den bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.7.4.15.1 (i) (iv) entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

TOP 6: Befreiung von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit für Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks bei ausschließlicher Beförderung auf der Straße

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/18 (Niederlande)

15. Wenn ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer nur im Straßenverkehr verwendet werden, ist die Beförderung relativ kurz und es ist ein Fahrer anwesend, der den Druck des Tanks überwacht. Es wird vorgeschlagen, in diesen Fällen auf die Verpflichtung zur Berechnung der tatsächlichen Haltezeit zu verzichten, wie dies bei Tankfahrzeugen der Fall ist. Der Vorschlag gilt nur für das ADR.
16. Der Vorschlag findet allgemeine Zustimmung, jedoch wird die Ansicht vertreten, dass der Wortlaut vereinfacht werden könnte. Neben der Vereinfachung werden auch Folgeänderungen als notwendig erachtet, die schließlich zu einem zusätzlichen Satz in dem vereinfachten Vorschlag führen. Darüber hinaus wird eine Folgeänderung für das Beförderungspapier vorgeschlagen.

Antrag 5 (für die Ausgabe 2025 des ADR)

4.2.3.7.1 Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit kann verzichtet werden, wenn die gesamte Beförderung ohne Umschlag auf ein anderes Fahrzeug und ohne zeitweiliges Abstellen ausschließlich auf der Straße erfolgt. Wenn auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit verzichtet wird, gelten die Vorschriften der Absätze 4.2.3.7.2 und 4.2.3.7.3 sowie des Unterabschnitts 4.2.3.8 e) und f) nicht."

4.3.3.5 In der rechten Spalte am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit kann verzichtet werden, wenn die gesamte Beförderung ohne Umschlag auf ein anderes Fahrzeug und ohne zeitweiliges Abstellen ausschließlich auf der Straße erfolgt. Wenn auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit verzichtet wird, gelten die Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.6 e), f) und g) nicht."

5.4.1.2.2 Am Ende von Absatz d) einen neuen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Diese Vorschrift gilt nicht, wenn auf die Berechnung der aktuellen Haltezeit in Übereinstimmung mit Absatz 4.2.3.7.1 oder Unterabschnitt 4.3.3.5 verzichtet wird."

TOP 7: Klarstellung der Rolle des Absenders beim Versand von Kesselwagen, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

Dokument: OTIF/RID/RC/2024/26 (UIC)

17. Bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023 wurde in Unterabschnitt 4.3.3.6 ein neuer Absatz h) eingefügt, der sich mit ungereinigten leeren Tanks für tiefgekühlt verflüssigte Gase befasst. Damit soll ein vorzeitiges Auslösen der Druckentlastungseinrichtungen verhindert werden. Außerdem wurde bei dieser Tagung diskutiert, ob in den Absatz 1.4.2.1.1 ein neuer Absatz f) aufgenommen werden sollte, um klarzustellen, dass es die Pflicht des Absenders ist, die tatsächliche Haltezeit zu bestimmen und bei ungereinigten leeren Tanks den Druck abzusenken. Dazu wurde jedoch zu diesem Zeitpunkt keine Entscheidung getroffen.
18. Es wird die Frage aufgeworfen, ob der Absender des gefüllten Tanks auch der Absender des ungereinigten leeren Tanks bei der Rückbeförderung ist. Es wird bestätigt, dass es sich in der Praxis bei dem Absender um verschiedene Beteiligte handeln kann, z. B. um den Gashersteller selbst oder den Lieferanten des Tanks. Es wird als notwendig erachtet klarzustellen, dass es die Pflicht des Absenders ist, die tatsächliche Haltezeit zu berechnen bzw. im Falle ungereinigter leere Tanks sicherzustellen, dass der Druck ausreichend abgesenkt wird.

Antrag 6 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

1.4.2.1.1 Folgenden neuen Absatz f) hinzufügen:

(RID:)

"f) bei Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase dafür zu sorgen, dass die tatsächliche Haltezeit bestimmt wird, oder bei ungereinigten leeren Tanks dafür zu sorgen, dass der Druck ausreichend abgesenkt wird."

(ADR:)

"f) bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase dafür zu sorgen, dass, sofern erforderlich, die tatsächliche Haltezeit bestimmt wird, oder bei ungereinigten leeren Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks dafür zu sorgen, dass der Druck ausreichend abgesenkt wird."

TOP 8: Orangefarbener Streifen an Kesselwagen

Informelle Dokumente: INF.5 (UIP)
INF.17 (Belgien)

19. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Kennzeichnung von Gas-Kesselwagen mit einem orangefarbenen Streifen in Abschnitt 5.3.5 und in der Sondervorschrift TM 6 des Abschnitts 6.8.4 RID noch nützlich ist oder ob die Vorschrift für den orangefarbenen Streifen gestrichen werden kann. Die Frage zur Sondervorschrift TM 6 stammt aus der Gruppe der benannten Stellen der Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte (TPED). In dieser Gruppe wurde beschlossen, dass die Überprüfung der Konformität des Streifens und der Farbspezifikationen nicht in ihre Zuständigkeit fällt.
20. Der orangefarbene Streifen gilt nicht für Tankfahrzeuge oder Tankcontainer, und es gab in der Vergangenheit auch keine Unterstützung für die Einführung dieses Streifens für Tankfahrzeuge und Tankcontainer. Mehrere Experten sind mit der Streichung der Vorschriften nicht einverstanden. Im informellen Dokument INF.17 werden Argumente gegen die Streichung der Vorschriften für den orangefarbenen Streifen angeführt.
21. Wie bereits von der Gruppe der benannten Stellen hervorgehoben, ist die Spezifikation der orangenen Farbe, wie sie in der Bemerkung zu Absatz 5.3.2.2.1 des RID definiert ist, schwer zu messen. Als alternative Lösung sollte die genaue Spezifikation der orangenen Farbe ausgedehnt werden, um ein gewisses Verblässen und Auskreiden der Farbe im Laufe der Zeit aufgrund der Witterung zu berücksichtigen.

TOP 9: Anordnung von Druckentlastungseinrichtungen bzw. der Einlassöffnung der Sicherheitsventile – Anforderungen nach Absatz 6.7.3.11.1 und Absatz 6.8.3.2.9.4 RID/ADR

Informelles Dokument: INF.10 (Deutschland)

22. Der Unterschied in der Beschreibung, wo die Druckentlastungseinrichtungen gemäß Absatz 6.7.3.11.1 und die Sicherheitsventile gemäß Absatz 6.8.3.2.9.4 an Tankkörpern anzuordnen sind, lässt sich dadurch erklären, dass ortsbewegliche Tanks keine festgelegte Fahrtrichtung haben und die Druckentlastungseinrichtungen in der Mitte der Längsachse des Tankkörpers anzuordnen sind, während Tankfahrzeuge leicht nach hinten geneigt sein können, um das Entladen zu erleichtern.
23. Dies bedeutet, dass Sicherheitsventile von Tanks des Kapitels 6.8 entlang der oberen Längslinie, aber nicht speziell in der Mitte der Längsachse des Tanks angeordnet sein sollten. Der Begriff "obere Mantellinie", wie er in Absatz 6.10.1.1.1 anstelle der Mitte der Längsachse verwendet wird, würde Zweideutigkeiten vermeiden und die Konsistenz bei der Übersetzung in die französische Fassung verbessern. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Anbringung der Ventile etwas außerhalb der oberen Mantellinie die Sicherheit gegenüber einem Auftreffen auf obenliegende Hindernisse verbessern würde. Es wird jedoch nicht befürwortet, die Ventile in einem Winkel von mehr als 30° auf beiden Seiten der oberen Mantellinie anzuordnen, wie es im geschützten Bereich gemäß Absatz 6.10.1.1.1 erlaubt ist. Dies kann zu einem verringerten Fassungsraum des einzufüllenden Produkts führen, da sich der Einlass im Dampfraum befinden sollte, um die thermische Ausdehnung der flüssigen Phase zu ermöglichen, die auftritt, wenn das Füllgut bei einem Brand erhitzt wird.
24. Da der Absatz 6.8.3.2.9.4 zu Fehlinterpretationen Anlass geben könnte, werden zur Klarstellung des bestehenden Textes die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

Antrag 7 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

6.8.3.2.9.4 Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen, gestrichener Text durchgestrichen dargestellt):

"Jede Einlassöffnung der Sicherheitsventile muss im Scheitel des Tankkörpers so nahe wie möglich an der ~~Querachse des Tankkörpers~~ oberen Mantellinie angeordnet sein."

TOP 10: Bericht der Normen-Arbeitsgruppe

Informelles Dokument: INF.14 (CEN)

25. Ein Verweis auf die Norm EN ISO 9712:2012 "Zerstörungsfreie Prüfung – Qualifizierung und Zertifizierung von Personal der zerstörungsfreien Prüfung" ist in den Sondervorschriften TT 8 und TT 11 in Abschnitt 6.8.4 enthalten. Diese Norm wird in einer Version 2022 überarbeitet.
26. Es wird zum Ausdruck gebracht, dass allein der Wechsel von der Fassung 2012 zur Fassung 2022 der Norm EN ISO 9712 zu Problemen für die Prüfstellen führen kann. Nicht alle Stellen, die solche Bescheinigungen ausstellen, haben die neue Fassung übernommen, und die für die Einhaltung der Normen ausgestellten Bescheinigungen haben eine Gültigkeit von 5 Jahren.
27. Zur Lösung des Problems wird ein alternativer Ansatz gewählt. Der Inhalt und die Anwendung der Sondervorschriften TT 8 und TT 11 sind unterschiedlich, was zu unterschiedlichen Lösungen für jede Sondervorschrift führt.

Antrag 8 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

6.8.4

TT 8 Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen, gestrichener Text durchgestrichen dargestellt):

"Solche Magnetpulverprüfungen müssen ~~von einer sachkundigen Person durchgeführt werden, die für diese Methode gemäß der Norm EN ISO 9712:2012 (Zerstörungsfreie Prüfung – Qualifizierung und Zertifizierung von Personal der zerstörungsfreien Prüfung) qualifiziert ist~~ in Übereinstimmung mit der Norm EN 12972:2018 durchgeführt werden."

(ADR:)

TT 11 Den Verweis auf die Norm EN ISO17638 wie folgt ändern (neuer Text ist unterstrichen dargestellt):

"– Norm EN ISO 17638:2016 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Magnetpulverprüfung mit Zulässigkeitsgrenzen gemäß Niveau 2X der Norm EN ISO 23278:2015 – Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen – Magnetpulverprüfung von Schweißverbindungen – Zulässigkeitsgrenzen,".

(ADR:)

TT 11 Der Unterabsatz nach dem vierten Spiegelstrich:

"Das an zerstörungsfreien Prüfungen beteiligte Personal muss gemäß folgender Norm qualifiziert und zertifiziert sein und muss über geeignete theoretische und praktische Kenntnisse der zerstörungsfreien Prüfungen, die sie durchführen, festlegen, überwachen, beaufsichtigen oder auswerten, verfügen:

- Norm EN ISO 9712:2012 – Zerstörungsfreie Prüfung – Qualifizierung und Zertifizierung von Personal der zerstörungsfreien Prüfung."

erhält folgenden Wortlaut:

"Zerstörungsfreie Prüfungen müssen durch Personal in Übereinstimmung mit der Norm EN 12972:2018 oder EN 14334:2014 durchgeführt werden."

TOP 11: Doppelte Zulassung als intermodale Tankcontainer nach Kapitel 6.8 RID/ADR und als ortsbewegliche Tanks

Informelles Dokument: INF.16 (ITCO)

- ITCO liefert der Tank-Arbeitsgruppe Rückmeldungen zu den Ergebnissen der Zwischensitzungen vom 7. November 2023 und 12. Dezember 2023. Beide Sitzungen fanden virtuell statt und waren mit jeweils rund 50 Teilnehmern gut besucht. In der ersten Sitzung konzentrierten sich die Diskussionen auf die Gründe für die Abschaffung der doppelten Zulassung, in der zweiten Sitzung wurden die Folgen einer möglichen Abschaffung untersucht.
- Es wird angemerkt, dass die Gemeinsame Tagung und die Tank-Arbeitsgruppe im Herbst 2023 darum gebeten hatten, die Probleme zu ermitteln, die sich ergeben würden, wenn die doppelte Zulassung nicht mehr zulässig wäre. Es wird vereinbart, dass zusätzliche Zwischensitzungen stattfinden sollten, die sich auf die Identifizierung aller Fragen und Konsequenzen konzentrieren, die sich aus einer solch komplexen Änderung ergeben könnten. Es wird vorgeschlagen, bei diesen Sitzungen eine Liste von Fragen zu erstellen, die behandelt werden müssen, um einen reibungslosen Übergang für die Industrie zu ermöglichen, falls die doppelte Zulassung nicht mehr zulässig sein sollte.
- Es wird erklärt, dass sich die Probleme mit der Zertifizierung zu gegebener Zeit verringern würden. Es wird jedoch die Ansicht vertreten, dass die Kosten für die Entfernung der Kennzeichnung auf den Tankschildern gemäß Kapitel 6.8 angesichts der großen Anzahl ortsbeweglicher Tanks, die weltweit in Betrieb seien, beträchtlich sein würden. Schließlich wird bei den Diskussionen festgestellt, dass in Fällen, in denen ortsbewegliche Tanks nach Kapitel 6.7 des IMDG-Codes, nicht jedoch in einem RID-Vertragsstaat/einer ADR-Vertragspartei zugelassen sind, eine Verweigerung der Annahme des Tanks zur Beförderung oder Befüllung zur Folge haben könnte. Um dieses Problem zu lösen, entwickelt die Arbeitsgruppe den folgenden Vorschlag:

Antrag 9 (für die Ausgabe 2025 des RID/ADR)

Kapitel 4.2 Die Bem. 2 nach der Überschrift erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen dargestellt):

- Ortsbewegliche Tanks und UN-MEGC, die nach den Vorschriften des Kapitels 6.7 gekennzeichnet sind, aber in einem Staat zugelassen wurden, der kein RID-Vertragsstaat/keine Vertragspartei des ADR ist, oder in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 des IMDG-Codes zugelassen wurden, dürfen auch für Beförderungen gemäß RID/ADR verwendet werden."