

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OCTI/RID/GT-III/2004/16  
(TRANS/WP.15/AC.1/2004/16)

8. Juni 2004

Original: Deutsch

## **RID/ADR**

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 13. bis 17. September 2004)

### **Kapitel 1.3 und 4.3: Befüllen von Tanks**

### **Diskussionsdokument des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)**

Der RID-Fachausschuss hat bei seiner 40. Tagung (Sinaia, 17. bis 21. November 2003) beschlossen, in Anlehnung an die Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung in Kapitel 8.2 des ADR zusätzliche Vorschriften in Kapitel 1.3 RID für bestimmte Kategorien Eisenbahnpersonal aufzunehmen. Davon sind zunächst Personen betroffen, die für die Sicherheit bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter eine wichtige Rolle spielen (z.B. Wagenmeister, Rangierer, Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter).

Vom Vertreter der UIC wurde in der Diskussion mehrmals darauf hingewiesen, dass die meisten Unregelmäßigkeiten (über 90 %) bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter kleine Leckagen (Tropfleckagen) an Eisenbahnkesselwagen sind. In den meisten Fällen handelt es sich dabei nicht um meldepflichtige Ereignisse im Sinne des Abschnitts 1.8.5. Solche kleinen Leckagen können jedoch zu erheblichen Störungen im Eisenbahnbetrieb, insbesondere im Rangierdienst führen.

Nähere Untersuchungen haben ergeben, dass viele dieser Leckagen durch bessere Kontrollvorschriften für das Befüllen von Tanks hätten vermieden werden können. Die heutigen Vorschriften in Abschnitt 4.3.2 und in Unterabschnitt 4.3.3.3 sind als ungenügend zu betrachten. Durch die großen Unterschiede bei den in der Praxis angewandten Verfahren ist die Sicherheit nicht immer in ausreichendem Maße gewährleistet.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Es geht dabei zunächst um folgende Fragen:

- Wie ist die Dichtheit des Bodenventils eines Kesselwagens mit Untenentleerung zu prüfen?
- Wie ist die Dichtheit der Abschlusseinrichtungen oben am Steigrohr eines Kesselwagens mit Obenentleerung zu prüfen (siehe Absätze 4.3.2.3.3 und 4.3.2.3.4)?

Die UIC vertritt ferner die Ansicht, dass das Personal des Befüllers von Tanks eine ebenso wichtige Sicherheitsfunktion erfüllt wie die oben erwähnten Kategorien Eisenbahnpersonal. Deshalb sollten auch für das Personal des Befüllers zusätzliche Anforderungen in Kapitel 1.3 festgelegt werden. In allgemeiner Weise existieren solche Anforderungen bereits in Abschnitt 8.2.3 ADR.

Die UIC bittet die Gemeinsame Tagung deshalb, folgende Fragen zu prüfen:

- Handelt es sich hierbei um Fragen, die zunächst das RID betreffen, oder sollte das ADR ebenfalls entsprechend ergänzt werden?
- Sollten die Bestimmungen in den Absätzen 4.3.2.3.3 und 4.3.2.3.4 in der Art und Weise ergänzt werden, dass einheitlichere und sicherheitstechnisch optimale Verfahren vorgeschrieben werden? In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es im Unterabschnitt 4.3.3.4 des RID bereits derartige Vorschriften für Kontrollmaßnahmen für das Befüllen von Flüssiggaskesselwagen gibt.
- Welche zusätzlichen Anforderungen sind an die Unterweisung des Personals des Befüllers zu stellen?

Literatur: Merkblatt T 015 der Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie: Eisenbahnkesselwagen, Umfüllen von Flüssigkeiten.

---