

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/2005/46
(TRANS/WP.15/AC.1/2005/46)

10. Juni 2005

Original: Englisch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 13. bis 23. September 2005)

UN 3375: Streichung der Sondervorschrift TU 26

Antrag Norwegens und des Vereinigten Königreichs

Einführung

Im RID/ADR 2005 wurde sowohl der Eintragung für den flüssigen Stoff als auch der Eintragung für den festen Stoff der UN-Nummer 3375 (Ammoniumnitrat-Emulsion, -Suspension oder -Gel, Zwischenprodukt für die Herstellung von Sprengstoffen) die Sondervorschrift TU 26 zugeordnet. Die Sondervorschrift TU 26 legt für die Beförderung in RID/ADR-Tanks einen maximalen Füllungsgrad von 85 % fest. Für ortsbewegliche Tanks legt die Sondervorschrift TP 1 einen maximalen Füllungsgrad von 97 % fest.

Vor dem RID/ADR 2005 erfolgte die Straßenbeförderung von UN 3375 nach der multilateralen Sondervereinbarung M 130, die eine Bestimmung des maximalen Füllungsgrads nach den allgemeinen Befüllvorschriften der Absätze 4.2.1.9.2 und 4.3.2.2.1. c) vorsah. Bei der Verwendung dieser Berechnungsmethode betrug der maximale Füllungsgrad üblicherweise 97 %. Da UN 3375 ein viskoser Stoff ist, der eine gleich bleibende Temperatur hat und sich während der Beförderung nicht ausdehnt, stellt ein niedriger maximaler Füllungsgrad von 85 % eine unnötige und ungerechtfertigte Einschränkung dar, insbesondere angesichts der Tatsache, dass für ortsbewegliche Tanks ein höchster Füllungsgrad von 97 % gilt.

Norwegen und das Vereinigte Königreich schlagen deshalb vor, in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 bei UN 3375 die Sondervorschrift TU 26 zu streichen. Der maximale Füllungsgrad würde dann in gleicher Weise, wie es für ortsbewegliche Tanks über die Sondervorschrift TP 1 in Absatz 4.2.1.9.2 erlaubt ist, mit Hilfe der allgemeinen Vorschriften in Absatz 4.3.2.2.1 c) RID/ADR bestimmt werden.

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.

Dies würde für ortsbewegliche Tanks und RID/ADR-Tanks einen einheitlichen maximalen Füllungsgrad sicherstellen und den Inhalt der multilateralen Sondervereinbarung M 130 wiedergeben, die von 10 Staaten gezeichnet wurde und bis 1. Januar 2008 in Kraft ist.

Antrag

Kapitel 3.2

Tabelle A Für UN 3375 (Ammoniumnitrat-Emulsion, -Suspension oder -Gel, Zwischenprodukt für die Herstellung von Sprengstoffen) sowohl für den flüssigen als auch für den festen Stoff in Spalte 13 streichen:

"TU26".

Begründung

Die multilaterale Sondervereinbarung M 130 erlaubte die Beförderung von UN 3375 unter den allgemeinen Befüllvorschriften des Absatzes 4.3.2.2.1 c) ADR. Die Zuordnung der Sondervorschrift TU 26 mit einem höchsten Füllungsgrad von 85 % stellt eine unnötige Einschränkung dar, die bei denjenigen Unternehmen der Gefahrgut-Industrie zu Schwierigkeiten geführt hat, die UN 3375 in der Vergangenheit in großen Mengen befördert haben. Darüber hinaus besteht ein Missverhältnis zwischen dem derzeitigen maximalen Füllungsgrad für ortsbewegliche Tanks und für RID/ADR-Tanks.

Auswirkungen auf die Sicherheit

Angesichts der Tatsache, dass die Beförderung von UN 3375 nach der multilateralen Sondervereinbarung M 130 mit einem wesentlich höheren prozentualen Füllungsgrad durchgeführt wurde, bestehen bei der Bestimmung des maximalen Füllungsgrades nach den allgemeinen Befüllvorschriften des RID/ADR statt nach der Sondervorschrift TU 26 keine Auswirkungen auf die Sicherheit. Im Allgemeinen haben zu einem höheren Prozentsatz befüllte Tanks eine höhere Fahrstabilität.

Durchführbarkeit

Dieser Antrag würde bei der Beförderung von UN 3375 eine Erhöhung der Flexibilität ermöglichen, ohne dass dies die Sicherheit nachteilig beeinflussen würde, da es sich bei dem Stoff um einen stabilen, temperaturkonstanten, viskosen Stoff handelt, der nur begrenzt in der Lage ist, sich bei einem Unfall zu verteilen.
