

OTIF/RID/RC/2024/18
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/18)

27. Dezember 2023

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 25. bis 28. März 2024)

Tagesordnungspunkt 2: Tanks

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

Antrag der Niederlande

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit ist schwierig durchzuführen und hat nur einen begrenzten Mehrwert, wenn Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks ausschließlich auf der Straße befördert werden. Es wird vorgeschlagen, hierfür eine Freistellung vorzusehen, wie es bereits bei (Straßen-)Tankfahrzeugen der Fall ist.

Zu treffende Entscheidung:

Freistellung von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit bei der ausschließlichen Beförderung von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks im Straßenverkehr.

Damit zusammenhängende Dokumente:

informelle Dokument INF.10 und INF.11 der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023;
OTIF/RID/RC/2023-A/Add.1 –
ECE/TRANS/WP.15/AC.1, Absätze 32 und 33;
informelles Dokument INF.16 der 114. Tagung der WP.15;
ECE/TRANS/WP.15/264, Absätze 56 und 57.

Einleitung

1. Tankfahrzeuge sind von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit ausgenommen. Nicht nur die relative kurze Beförderungsdauer, sondern auch die Anwesenheit des Fahrers, der gegebenenfalls die Bedingungen im Tank beeinflussen kann, macht das vorzeitige Auslösen der Druckentlastungseinrichtung zu einem seltenen Ereignis.
2. Wenn Tankcontainer oder ortsbewegliche Tanks ausschließlich für die Beförderung auf der Straße verwendet werden, d. h. ohne Umschlag auf einen anderen oder von einem anderen Verkehrsträger, gelten die gleichen Bedingungen wie für Tankfahrzeuge. Es wird vorgeschlagen, diese Beförderungen von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit auszunehmen.

Antrag

3. Am Ende von Absatz 4.2.3.7.1 (nur ADR) folgende Bemerkung hinzufügen:

"Bem. Bei der Beförderung in einem ortsbeweglichen Tank kann auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit verzichtet werden, wenn die Beförderung eines solchen ortsbeweglichen Tanks ohne Umschlag auf oder von einem anderen Verkehrsträger oder Fahrzeug, ohne Seebeförderung auf einem Straßenfahrzeug oder ohne zeitweiliges Abstellen erfolgt."

4. Am Ende von Unterabschnitt 4.3.3.5 in der rechten Spalte (nur ADR) folgende Bemerkung hinzufügen:

"Bem. Auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit kann verzichtet werden, wenn die Beförderung ohne Umschlag auf oder von einem anderen Verkehrsträger oder Fahrzeug, ohne Seebeförderung auf einem Straßenfahrzeug oder ohne zeitweiliges Abstellen erfolgt."

Begründung

5. Die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit ist nicht einfach durchzuführen. Nicht nur die Berechnung ist schwierig, sondern sie erfordert auch viele Informationen, die nicht zum selben Zeitpunkt verfügbar sind. Da von den Fahrern von Tankfahrzeugen oft erwartet wird, dass sie den Tank ihres Tankfahrzeugs oder Tankcontainers selbst befüllen, ist dies sehr schwierig zu erreichen.
6. Andererseits lässt sich über den Mehrwert streiten, da ein durchschnittlicher, gut isolierter Tank eine tatsächliche Haltezeit hat, die in Wochen und nicht in Tagen ausgedrückt wird, und dass die gesamte Straßenbeförderung innerhalb einer Woche, oft sogar in nur ein oder zwei Tagen, abgeschlossen wird. Auch kann über die Interpretation einer Beförderung und über die Frage diskutiert werden, ob nach einer Teilentladung die Berechnung der tatsächlichen Haltedauer erneut durchgeführt werden sollte, da sich die Bedingungen, wie die Gasmenge, geändert haben. Aufgrund verschiedener Auswirkungen ist dies jedoch ein fast unmögliches Unterfangen. Außerdem ist zu erwarten, dass die tatsächliche Haltezeit aufgrund der Ausdehnung nicht abnimmt, nachdem das entladene Gas eine ausreichende Rückkühlung ermöglicht.
7. Nach Zwischenfällen in den Niederlanden hat die Aufsichtsbehörde eine Umfrage zur konkreten Situation bei der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit durchgeführt. In Gesprächen mit der Industrie (siehe informelle Dokumente INF.10 und INF.11 der Herbsttagung 2023) stellte sich heraus, dass der ungünstigste Fall bei Eisenbahnbeförderungen eintritt, wo Beförderungen unterbrochen werden können und beförderte Kesselwagen und Tankcontainer unbemerkt auf Rangierbahnhöfen abgestellt sein können. Eine weitere Erkenntnis war, dass die Beförderungsdauer von Tankcontainern auf Straßenfahrzeugen nur sehr kurz ist und die Frage auftritt, ob nach einer Teilentladung eine Neuberechnung der tatsächlichen Haltezeit durchgeführt werden muss.

8. Nach der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2023 haben die Niederlande der 114. Tagung der WP.15 das informelle Dokument INF.16 unterbreitet, da es sich um eine Frage handelt, die nur das ADR betrifft. In der Zwischenzeit hat sich der Vorschlag weiterentwickelt. Es stellte sich heraus, dass die Begrenzung der Anzahl von Tagen zu Diskussionen führen würde, da der längste genannte Zeitraum in der Praxis fünf Tage betrug. Außerdem war man der Meinung, dass die Begriffsbestimmung von "Beförderung" ein "zeitweiliges Abstellen" zulässt, was die Beförderung erheblich verlängern kann. Aus diesem Grund wird keine Zeitdauer festgelegt, für die Freistellung wird jedoch das zeitweilige Abstellen nicht zugelassen. Außerdem wurde es für sinnvoll erachtet, darauf hinzuweisen, dass Beförderungen auf dem Seeweg, bei denen der ortsbewegliche Tank, der Tankcontainer oder das Fahrzeug mit einem Schiff befördert wird, ausgeschlossen werden sollten.
9. Dieser Vorschlag unterstützt das Ziel Nr. 8 für nachhaltige Entwicklung "Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum".
