



INF. 17

19. Februar 2018

Original: Deutsch/Englisch/Französisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Bern, 12. bis 16. März 2018)

Tagesordnungspunkt 4: Interpretation des RID/ADR/ADN

Umsetzung der Pflichten des Absenders gemäß Absatz 5.4.1.2.2 d) RID (Angabe der Haltezeit)

Anfrage des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)

Einführung

Mit Inkrafttreten des RID/ADR 2017 wurden neue Vorschriften in Absatz 5.4.1.2.2 d) aufgenommen, nach welchen der Absender im Beförderungspapier für Kesselwagen und Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen Angaben über das Ende der tatsächlichen Haltezeit machen muss.

Zudem wurde im Abschnitt 1.2.1 die Haltezeit wie folgt definiert:

Der Zeitraum zwischen der Herstellung des erstmaligen Füllzustandes bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Druck durch Wärmezufuhr auf den niedrigsten Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtung(en) von Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase gestiegen ist.

Darüber hinaus wurde im Bericht der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 23. bis 27. März 2015 – Dokument OTIF/RID/RC/2015-A/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138/Add.1) in TOP 11 Absatz 26 hinsichtlich des informellen Dokuments INF.17 der UIC zur Konkretisierung der Angabe des Ablaufs der Haltezeit im Beförderungspapier Folgendes ausgeführt:

"Die Arbeitsgruppe unterstützt den Antrag der UIC. Für ungereinigte leere Tanks sind weitere Arbeiten notwendig, um die normalen Berechnungen wegen der geringen im Tank vorhandenen Menge an tiefkalter Flüssigkeit mit der Vorhersage der Haltezeit zu verknüpfen. EIGA schlägt vor, diese Arbeiten für die Ausgabe 2017 des RID/ADR durchzuführen, mit der auch die angenommenen Texte für die Haltezeit von tiefkalten Flüssigkeiten in Kraft treten werden. Erste Leitlinien für Anwender sind bereits in den EIGA-Anleitungsunterlagen enthalten."

Aufgrund der oben genannten Definition und der Ausführungen im Bericht der Tank-Arbeitsgruppe ist die UIC bisher davon ausgegangen, dass die Angabe der Haltezeit nur bei beladenen Kesselwagen/Tankcontainern gilt.

Die verladende Wirtschaft hat die UIC aber darauf hingewiesen, dass die Angabe der Haltezeit bei leeren Wagen noch wichtiger sei als bei beladenen.

Unregelmäßigkeiten, bei denen während der Eisenbahnbeförderung von ungereinigten leeren Kesselwagen und Tankcontainern die Sicherheitsventile ansprachen, bestätigen die Problematik in der Praxis.

Anfrage

Zur Klarstellung des Themas wünscht sich die UIC von den Experten eine Aussage, ob die Bestimmungen zur Haltezeit für beladene und leere ungereinigte Kesselwagen/Tankcontainer oder nur für beladene gelten.
