

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF.7

9. Februar 2011

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 21. bis 25. März 2011)

Tagesordnungspunkt 2: Tanks

Absatz 5.4.1.2.2 d)

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)

Einführung

1. Der internationale Eisenbahnverband hatte den RID-Fachausschuss bei seiner 49. Tagung (Luxemburg, 2. bis 4. November 2010) mit Dokument OTIF/RID/CE/2010/19 (siehe Anlage 1) um Prüfung gebeten, ob die Bestimmung in Absatz 5.4.1.2.2 d) RID auch für ungereinigte leere Kesselwagen, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer gilt. Insbesondere mit Blick auf die Tankcontainer wurde ferner angeregt, dass die Gemeinsame Tagung prüft, ob ähnliche Vorschriften auch im ADR/ADN aufgenommen werden sollten.
2. Der RID-Fachausschuss stellte fest, dass eine mögliche Lösung darin bestehen könnte, Vorschriften für die Bestimmung einer Referenzhaltezeit und einer tatsächlichen Haltezeit für Tanks/Kesselwagen aufzunehmen, wie dies momentan für ortsbewegliche Tanks in Unterabschnitt 4.2.3.7 bzw. Absatz 6.7.4.2.8 des RID/ADR vorgeschrieben ist.
3. Nach der Diskussion des Antrags wurde die UIC gebeten, für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen neuen Antrag vorzubereiten (siehe Absätze 30 bis 33 des Berichts über die 49. Tagung des RID-Fachausschusses (Luxemburg, 2. bis 4. November 2010) (siehe Auszüge in Anlage 2).

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

Antrag

4. Die Gemeinsame Tagung wird um Prüfung gebeten, ob die Vorschriften des Absatzes 5.4.1.2.2 d) RID (und die damit zusammenhängende Sondervorschrift CW 30 in Abschnitt 7.5.11 RID) gestrichen werden und durch Vorschriften ersetzt werden können, welche die Bestimmung einer Referenzhaltezeit und einer tatsächlichen Haltezeit für Tanks und Kesselwagen vorsehen, wie dies momentan für ortsbewegliche Tanks in Unterabschnitt 4.2.3.7 bzw. Absatz 6.7.4.2.8 des RID/ADR vorgeschrieben ist.
 5. Da das frühzeitige Ansprechen der Sicherheitsventile häufig auch auf Mängel beim Befüllvorgang selbst zurückzuführen ist, sollte ferner geprüft werden, ob die in Abschnitt 4.3.3 für die Klasse 2 bestehenden Sondervorschriften um detailliertere Anweisungen, wie sie für das Befüllen von ortsbeweglichen Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen in Abschnitt 4.2.3.6 bestehen, ergänzt werden sollten.
 6. Des Weiteren wäre zu prüfen, ob zusätzliche Maßnahmen im Bereich der Sicherheitsventile selbst sowie der Tankisolierung notwendig sind, da das frühzeitige Ansprechen der Ventile fallweise auch auf technische Mängel bzw. Instandhaltungsmängel an diesen Komponenten zurückzuführen ist.
-

OTIF/RID/CE/2010/19

28. Oktober 2010

Original: Deutsch/Englisch/Französisch

RID: 49. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Luxemburg, 2. bis 4. November 2010)

Thema: Absatz 5.4.1.2.2 d) RID

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)

Einführung

1. Der Absatz 5.4.1.2.2 d) RID verpflichtet Absender von Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen nachstehende Erklärung in das Beförderungspapier einzutragen:

"Der Behälter ist so isoliert, dass sich die Sicherheitsventile nicht vor dem ... (Datum, mit dem sich der Beförderer einverstanden erklärt) öffnen können."

2. Aus dem Wortlaut der Bestimmung geht nicht eindeutig hervor, ob der Eintrag nur bei beladenen oder auch bei leeren, ungereinigten Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern erforderlich ist.
3. Auf Initiative der DB Schenker Rail Deutschland AG wurde diese Frage im Rahmen der Arbeitsgruppe Klasse 2 des ständigen Ausschusses Gefahrgutbeförderung (AGGB) in Deutschland behandelt. Im Protokoll der Sitzung vom 26.08.2009 wurde hierzu folgendes festgehalten:

"Das Ansprechen und Abblasen von Sicherheitsventilen entleerter Gas-Kesselwagen während der Fahrt des Güterzuges ist im Prinzip unbedenklich, allerdings ist bei einem Stopp im Tunnel oder an einer ungünstigen Stelle im Freien (z.B. Bahnhofsbereiche) nicht sicherzustellen, dass sich keine sauerstoffreduzierte Atmosphäre bildet und Personen gefährdet werden können."

4. Mit dem vorgeschriebenen Eintrag im Beförderungspapier soll sichergestellt werden, dass
 - der Absender sich vor Transportbeginn mit dem Beförderer über die planmäßige Beförderungsdauer abstimmt (vgl. RID, Abschnitt 7.5.11, Sondervorschrift CW 30)
 - der Befüller in Abstimmung mit dem Absender den Tank so befüllt, dass die Sicherheitsventile nicht vor dem planmäßigen Eintreffen der Sendung beim Empfänger ansprechen
 - der Beförderer bei Verzögerungen im Transportablauf die Sendungen so disponieren kann, dass sie den Empfänger noch vor dem eingetragenen Datum erreichen.
5. In der Transportpraxis gab es jedoch bereits Fälle, bei denen sich die Sicherheitsventile vor dem im Beförderungspapier angegebenen Datum öffneten. Dies kann folgende Gründe haben:
 - Der Absender (z.B. bei der Reexpedition ortsbeweglicher Tanks in Seehäfen) verfügt über keinerlei Informationen bezüglich der Referenzhaltezeit und trägt unter Berücksichtigung der Transportdauer ein "passendes" Datum ein.
 - Die Sicherheitsventile sprechen an, da z.B. die Isolierungen oder die Ventile selbst defekt sind.
 - Mängel bei der Befüllung des Tanks.
6. Unabhängig davon, ob ein Eintrag im Beförderungspapier vorhanden ist oder nicht, oder ob ein eingetragenes Datum überschritten ist oder nicht, handelt es sich beim Öffnen der Sicherheitsventile immer um eine Unregelmäßigkeit, die vor der Fortsetzung der Beförderung abgeklärt werden muss, da Defekte nicht von vornherein ausgeschlossen werden können (vgl. Absatz 1.4.2.2.4 RID).
7. Die Frage der generellen Notwendigkeit des in Absatz 5.4.1.2.2 d) RID vorgeschriebenen Eintrags bezüglich der Sicherheitsventile wurde auf Antrag Österreichs bereits bei der 40. Tagung des RID-Fachausschusses (Sinaia, 17. bis 21. November 2003) behandelt.
8. Im Bericht A 81-03/501.2004 vom 31. Januar 2004 ist dazu folgendes vermerkt:

"Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen"

Dokument: OCTI/RID/CE/40/6e (Österreich) (siehe auch Anlage zu diesem Dokument)

82. Der Vertreter Österreichs stellt die Argumente vor, die für eine Streichung der Angabe betreffend das Öffnen der Sicherheitsventile bei der Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen sprechen, und hebt dabei hervor, dass diese Vorschrift aus Sicherheitsaspekten mehr Probleme schaffe als löse.
83. Mit der Unterstützung von 13 der 17 in der RID-Expertengruppe der UIC vertretenen Eisenbahnunternehmen beantragt der Vertreter der UIC die Beibehaltung dieser Vorschrift aus Sicherheitsgründen (Beheben von Unregelmäßigkeiten, Information der Produzenten, damit diese in geeigneter Weise reagieren können).
84. Im Anschluss an die Diskussion zieht der Vertreter Österreichs seinen Antrag zurück, empfiehlt jedoch eine Lösung der bei der Beförderung festgestellten Probleme im Rahmen der Vorschriften. Da dieses Problem auch die Tankcontainer und damit auch das ADR betrifft, schlägt der Vorsitzende vor, diese Aufgabe der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu übertragen."

Antrag

9. Der RID-Fachausschuss wird um Prüfung gebeten, ob die Bestimmung in Absatz 5.4.1.2.2 d) grundsätzlich notwendig ist und falls ja, auch auf Beförderungen leerer, ungereinigter Kesselwagen, ortsbeweglicher Tanks und Tankcontainer angewendet werden muss. Sofern die Bestimmung auch für Beförderungen leerer, ungereinigter Kesselwagen, ortsbeweglicher Tanks und Tankcontainer gelten soll, sollte dies in Absatz 5.4.1.2.2 d) verdeutlicht werden.
 10. Falls der RID-Fachausschuss der Auffassung ist, dass die Bestimmungen grundsätzlich erhalten bleiben müssen, sollte, wie bereits bei der 40. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossen, von der Gemeinsamen Tagung geprüft werden, ob ähnliche Vorschriften auch im ADR/ADN, insbesondere für Tankcontainer, aufgenommen werden sollten.
 11. Falls der RID-Fachausschuss der Meinung ist, dass die Vorschriften in Absatz 5.4.1.2.2 d) (sowie die korrespondierende Sondervorschrift CW 30) gestrichen werden können, sollte von der Gemeinsamen Tagung geprüft werden, ob für Kesselwagen und Tankcontainer Bestimmungen zur tatsächlichen Haltezeit sowie zur Referenzhaltezeit, wie sie für ortsbewegliche Tanks in Unterabschnitt 4.2.3.7 bzw. Absatz 6.7.4.2.8 bestehen, eingeführt werden sollten.
-

RID: 40. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Sinaia (Rumänien), 17. bis 21. November 2003)

Thema: Absatz 5.4.1.2.2 d) RID, Angabe betreffend das Öffnen der Sicherheitsventile bei Kesselwagen und Tankcontainern mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen

Antrag Österreichs

ZUSAMMENFASSUNG

Analytische Zusammenfassung

Die derzeitige Regelung im Absatz 5.4.1.2.2 Buchstabe d RID sieht für Kesselwagen und Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen eine Angabe des Absenders betreffend das Öffnen der Sicherheitsventile vor.

Diese Bestimmung, die (auch hinsichtlich der Tankcontainer) nur für den Eisenbahnverkehr gilt und die in der Praxis einerseits ihren Zweck nicht erfüllt, andererseits zu verschiedenen Problemen führt, sollte im RID nicht länger aufscheinen.

Maßnahmen

Streichung des Absatzes 5.4.1.2.2 d) RID.

Dokumente

Bericht der Arbeitsgruppe zu Absatz 1.1.4.2.2 RID/ADR (INF 38. der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung Herbst 2003)

Einleitung

Absatz 5.4.1.2.2 Buchstabe d) lautet in der geltenden Fassung wie folgt:

- d) Für Kesselwagen und Tankcontainer mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen hat der Absender die nachstehende Erklärung in den Frachtbrief einzutragen:
«DER BEHÄLTER IST SO ISOLIERT, DASS SICH DIE SICHERHEITSVENTILE NICHT VOR DEM ...
(Datum, mit dem sich der Beförderer einverstanden erklärt hat) ÖFFNEN KÖNNEN».

Wie die Praxis erweist, erfüllt diese vorgeschriebene Angabe ihren Zweck nicht, da es trotzdem aus vielerlei Gründen zu einem Öffnen der Ventile vor dem angegebenen Datum kommen kann. So ist es z.B. möglich, dass

- die Isolierungen defekt sind,
- die Sicherheitsventile defekt sind,
- die Gase mit zu hoher Temperatur eingefüllt wurden,
- die Berechnungen der Öffnungszeiten fehlerhaft sind oder
- die angegebenen Öffnungszeiten in manchen Fällen – dem Vernehmen nach – überhaupt auf reinen Schätzungen beruhen.

Ein zusätzliches Problem stellen dabei die Tankcontainer dar. Diese werden auf ihrem tatsächlichen Beförderungsweg sehr oft reexpediert, das heißt, dass mehrere Frachtbriefe ausgestellt werden und die jeweils neuen Absender diesen Vermerk einfach abschreiben, ohne zu wissen, ob die Öffnungszeit stimmt.

Ein Beispiel kann dies noch weiter verdeutlichen: Ein Tankcontainer mit Argon wird von einem Seehafen nach einem Bahnhof in Österreich befördert. Dort ist die Beförderung beendet, die Sendung wird reexpediert, der Empfänger wird zum Absender der neuen Sendung. Es folgen Reexpeditionen in zwei weiteren Bahnhöfen bis der Tankcontainer schließlich zu seinem Bestimmungsort, z.B. in Griechenland, gelangt. Bei jeder neuen Beförderung prüft der Beförderer, ob die angegebene Öffnungszeit der Ventile für die jeweilige Beförderung eingehalten wird. Gerade im kombinierten Verkehr kommt es aber vor, dass die Tankcontainer ein oder zwei Tage auf den nächsten direkten Zug warten müssen. Bei der ersten Beförderung ist es daher für den Absender bzw. Beförderer nicht genau abschätzbar, wann der Tankcontainer tatsächlich am endgültigen Bestimmungsort ist, bzw. der Absender oder Beförderer hat gar nicht die Informationen, wohin der Tankcontainer letztlich befördert wird.

Da es vor allem im Sommer bei vielen Bahnen in Europa immer wieder zu Problemen der geschilderten Art kommt, stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit eines Vermerks, dem aus den dargelegten Gründen nur bedingt vertraut werden kann.

Antrag

Es wird beantragt, Absatz 5.4.1.2.2 Buchstabe d) zu streichen.

Begründung:

Sicherheit: Da man der Angabe in der Praxis nur bedingt vertrauen kann, bedeutet ihre Streichung keinen Sicherheitsverlust.

Durchführbarkeit: Die Streichung bedeutet eine Angleichung des Schienenverkehrs an die für alle anderen Verkehrsträger geltenden Bestimmungen und den Entfall einer vielfach kaum durchführbaren Bestimmung.

Übergangsregelung: erscheint nicht erforderlich, da die Umstellung in den sechs Monaten der allgemeinen Übergangsfrist (Unterabschnitt 1.6.1.1) möglich ist.

**Auszüge aus dem Bericht der 49. Tagung des RID-Fachausschusses
(Luxemburg, 2. bis 4. November 2010) (Dokument OTIF/RID/CE/2010-B)**

Absatz 5.4.1.2.2 d) RID

Dokument: OTIF/RID/CE/2010/19 (UIC)

30. In seinem Antrag bittet der Vertreter der UIC den RID-Fachausschuss um Prüfung, ob die Bestimmung in Absatz 5.4.1.2.2 d) (Angabe des frühesten Öffnungszeitpunkts der Sicherheitsventile) grundsätzlich notwendig ist und falls ja, auch auf Beförderungen leerer, ungeeigneter Kesselwagen, ortsbeweglicher Tanks und Tankcontainer angewendet werden muss. Er erinnert daran, dass sich der RID-Fachausschuss bei seiner 40. Tagung für die Beibehaltung des Vermerks im Beförderungspapier ausgesprochen habe, das Problem frühzeitig öffnender Ventile jedoch fortbestehe.
31. Die Diskussion ergibt, dass das Ziel der Regelung darin besteht, sicherzustellen, dass das Gas während der gesamten Beförderung im Tank verbleibt, und dass die Streichung des Vermerks keine Lösung darstellt. Vielmehr sollte überlegt werden, ob das für ortsbewegliche Tanks geltende internationale System, das die Bestimmung einer Referenzhaltezeit gemäß Absatz 6.7.4.2.8 und einer tatsächlichen Haltezeit gemäß Unterabschnitt 4.2.3.7 und eine Angabe dieser Zeiten auf dem Tank vorsieht, Vorteile gegenüber einer Angabe im Beförderungspapier aufweist.
32. Der Vertreter der Niederlande macht jedoch darauf aufmerksam, dass die derzeitige Bestimmung, wonach sich der Absender Gedanken zur Beförderungsdauer machen muss, auch für den Beförderer von Vorteil sei.
33. Der Vertreter der UIC wird gebeten, für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen erneuten Antrag vorzubereiten, der auf die Diskussionen im RID-Fachausschuss eingeht und in dem auch das Abstellen technischer Ursachen für ein frühzeitiges Abblasen (z.B. mangelhafte Isolierungen) näher betrachtet werden sollte.
