



Erklärung zu den Richtlinien für die Reinigung von Transporttanks für Polymer-Schüttgut

Der DVTI repräsentiert ca. 98% der in Deutschland ansässigen Reinigungsanlagen für Tankinnenreinigungen. Mit über 100 Mitgliedern ist der DVTI der größte europäische Landesverband der EFTCO (European Federation of Tank Cleaning Organisations) und übernimmt für die Mitglieder die Vertretung ihrer Interessen als Betreiber von stationären Tankinnenreinigungsanlagen für Transportgefäße.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, für die Tankinnenreinigung die Sicherung und Weiterentwicklung von Sicherheitsstandards, Arbeitssicherheit, Umweltschutz und Qualitätssicherung zu fördern.

Mitglieder des DVTI haben nach Einführung der Richtlinie für Polymertanks einige Schwierigkeiten in der Umsetzung dieser Richtlinie und dem Prozess festgestellt, welche eine sofortige praktische Umsetzung nur bedingt zulässt und einen Modifizierungsbedarf fordert.

Der DVTI hat diesen Gesprächsbedarf durch einen Erfahrungsaustausch der beteiligten Reinigungsanlagen am 5.9.2017 in Hürth umgesetzt.

Grundsätzlich begrüßen wir die klaren Reinigungsanweisungen und Zuordnungen der Verantwortlichkeiten aller Beteiligten und sehen deshalb einen positiven Effekt der „Best-Practice-Richtlinien für die Reinigung von Transporttanks für Polymer-Schüttgut“.

Die Sicherung der Logistikkette und die Fortführung einer reibungslosen Abwicklung zukünftiger Verladungen hat den DVTI veranlasst, einige Stellungnahmen als Unterstützung seiner Mitglieder zu diesem Prozess zu geben.

Grundsätzlich ist die Ausstattung und Qualität der Fahrzeuge nicht die Verantwortung der Reinigungsanlage.

Im Feld 6 der Richtlinie wird darauf verwiesen, dass es verschiedene Bereiche in einem Tank gibt, die gelegentlich einzelne Granulate oder Spurenelemente des vorigen Produkts zurück- und einbehalten können. Obwohl die Reinigungsschritte gründlich sind, wäre die 100 %-ige Lösung, alle Tankkomponenten in der Werkstatt auszubauen, was weder eine praktikable noch eine kostengünstige Möglichkeit darstellt.

Aus diesem Grund müssen alle Beteiligten hierzu Kompromisse schließen, um eine zukünftige reibungslose Abwicklung sicher zu stellen.



Aufgrund diverser Faktoren kommt es immer wieder vor, dass die in diesem Prozess involvierte Checkliste nicht wie gefordert zu 100% ausgefüllt werden kann. Hierzu zählen die Kommunikationsprobleme mit dem Fahrer, welche oftmals nicht ausreichend informiert sind und aufgrund von Sprachproblemen diese Checkliste nicht ausfüllen können.

Wir gehen zusätzlich davon aus, dass seitens der Reinigungsanlage nur bestätigt werden kann, was auch kontrollierbar ist. Eine Bestätigung des Dichtungsmaterials sowie die Erklärung zu unbeschädigten Schläuchen ist nicht möglich.

Eben so wenig können Fahrer definitiv bestätigen, ob mit Trinkwasser gereinigt worden ist.

Die Verantwortlichkeit für die Sauberkeit der Anschlüsse, dem Anschlusskasten sowie der Funktionalität von Manometer, Thermometer und Sicherheitsventil liegt beim Fahrer. Selbstverständlich unterstützt die Reinigungsanlage bei der Reinigung, nach erfolgter Beauftragung

Sofern das ECD die Durchführung des Reinigungsprozesses unter Berücksichtigung aller Reinigungsschritte durch die genannten EFTCO-Codes dokumentiert, empfehlen wir die Übernahme der Bestätigung im ECD Feld 11: „Gemäß den Reinigungsvorgaben der Polymerindustrie“.

Das ECD und die Reinigungsdokumentation durch die EFTCO Codes sind als Kontrolle aller geforderten Reinigungsprozesse ausreichend.

Die Checkliste sollte sowohl vom Fahrer als auch vom Reiniger als Verfahrensrichtlinie und zur Kontrolle der korrekten Durchführung der spezifischen Verantwortlichkeiten genutzt werden. Ein 100%iges Ausfüllen durch die Reinigung und dem Fahrer ist jedoch oftmals nicht möglich.

Bei Bedarf können Bestätigungen der Checkliste durch neu zu implementierende EFTCO-Codes im ECD dokumentiert werden. Dieses würde eine Mehrbelastung aller Beteiligten durch die doppelte Dokumentation reduzieren. Ziel ist es, den Dokumentationsbedarf aller Beteiligten (Transport/Industrie/Reinigung) durch das ECD (unterschieden vom Fahrer und Reiniger) zu erfüllen.

Die durch diese Richtlinie ausgearbeitete Standardisierung wird sehr begrüßt und durchgeführt, sollte jedoch nicht seitens der Industrie durch individuelle Abweichungen frühzeitig aufgelöst werden. Leider geschieht dieses im Moment und wir sollten unterstützen, dieses zu verhindern.

Prozesse bei der Verladung von Containern und anderem Equipment im unbegleiteten Verkehr sollten folgen, da der genannte Prozess für dieses Equipment nicht anwendbar sein kann.



Die EFTCO hat alle Ihre Mitglieder über diese Richtlinie informiert und es liegen neben der englischen und deutschen Version Übersetzungen in spanisch, französisch und holländisch vor. Weitere Übersetzungen, insb. in osteuropäische Sprachen sind dringend erforderlich.

Der DVTI sieht zur Umsetzung dieses Prozesses einen zeitlich bedingten Mehraufwand, der zu Mehrkosten führt.

Wir sehen unsere Verantwortung, im Sinne unserer Mitglieder kritisch aber auch konstruktiv zu bleiben. Hierzu zählen die genannten Kompromissvorschläge zur Sicherstellung der weiteren Aufträge,

Ein Prozess in der Einführungsphase, welche einige Modifikationen benötigt, sollte keinen negativen Einfluss auf die Abwicklung haben und wir sammeln gerne weiterhin ihr Feedback zur weiteren Diskussion mit allen Beteiligten.

Lutz Harder

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Lutz Harder", written over a light blue background.

DVTI e.V.
Neue Große Bergstraße 20
22767 Hamburg

+49 (0) 40 3861 6569
+49 (0) 40 3861 6529
Mobil: +49 (0) 173 923 03 89

l.harder@dvti.de