

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2009/48
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/48)

26. Juni 2009

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 8. bis 11. September 2009 und
Genf, 14. bis 18. September 2009)

Tagesordnungspunkt 6: Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

Beförderung in loser Schüttung und in Schüttgut-Containern

Antrag des Vereinigten Königreichs

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Für die Beförderung in loser Schüttung bestehen im RID/ADR momentan zwei parallele Systeme. Das Vereinigte Königreich schlägt vor, dass in Zukunft nur noch ein System auf der Grundlage des multimodalen Systems der UN-Modellvorschriften unter der Verwendung von Schüttgut-Container der Codes BK1 und BK2 bestehen sollte. In einem getrennten informellen Dokument, das mit diesem Grunddokument verbunden ist, hat das Vereinigte Königreich einige erste Vorschläge entworfen, wie das Ziel eines einzigen Systems erreicht werden kann.

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.

Zu treffende Entscheidung:

Erörterung erster Anträge für die Entwicklung eines einzigen Systems für Schüttgut-Container-Codes.

Damit zusammenhängende Dokumente:

INF.16 der Gemeinsamen Tagung im März 2009, das jedoch nicht diskutiert wurde

Hintergrund des derzeitigen doppelten Systems

1. Momentan bestehen im RID/ADR zwei parallele Systeme für die Beförderung in loser Schüttung. Die allgemeinen Vorschriften für beide Systeme sind in Abschnitt 7.3.1 aufgeführt.
 - a) Das traditionelle RID/ADR-System für die Zuordnung von VW/VV-Sondervorschriften (1 bis 17) ist in Abschnitt 7.3.3 enthalten. Die VW/VV-Sondervorschriften sind in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 17 einer ziemlich großen Auswahl von Eintragungen für feste Stoffe der Klassen 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 und 9 und der Verpackungsgruppen II und III zugeordnet.
 - b) Das multimodale System der UN-Modellvorschriften, das auch im IMDG-Code enthalten ist, basiert auf der Zuordnung des Codes BK1 (bedeckte Schüttgut-Container) oder BK2 (geschlossene Schüttgut-Container) in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10. Die Vorschriften für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von Schüttgut-Containern sind in Kapitel 6.11 und die zusätzlichen Vorschriften in Verbindung mit der Klasse der beförderten gefährlichen Güter in Abschnitt 7.3.2 aufgeführt. Die Anzahl der Eintragungen, denen der Code BK1 und/oder BK2 zugeordnet ist, ist auf der Grundlage der im IMDG-Code für die Beförderung in Schüttgut-Containern zugelassenen Eintragungen ziemlich beschränkt.
2. Als die neuen Vorschriften für Schüttgut-Container der UN-Modellvorschriften für die Aufnahme in das RID/ADR vorgeschlagen wurden, stützten sich diese auf einem vom Sekretariat vorbereiteten Text, der in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen (Genf, 26 bis 28. Mai 2003) diskutiert wurde. Das Ergebnis dieser Diskussionen ist in den Absätzen 39 bis 46 des Berichts dieser Arbeitsgruppe (OC-TI/RID/GT-III/2003/56 – TRANS/WP.15/AC.1/2003/56) wiedergegeben. Das Vereinigte Königreich war der Ansicht, dass anstelle von zwei Systemen für die Beförderung in loser Schüttung ein System auf der Basis der gerade auf UN-Ebene vereinbarten detaillierten multimodalen Vorschriften die Grundlage für neue Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung im RID/ADR bilden sollte (siehe Absatz 43 des Berichts).
3. Das Vereinigte Königreich unterbreitete der Gemeinsamen Tagung im September 2003 die informellen Dokumente INF.6 und INF.6/Add.1, die Belgien zur Unterbreitung des informellen Dokuments INF.13 veranlassten. Das Vereinigte Königreich schlug vor, dass die derzeitige Liste der Stoffe, die im RID/ADR in loser Schüttung befördert werden dürfen, unverändert bleiben sollte, dass den Stoffen jedoch im Allgemeinen anstelle der VW/VV-Codes die Codes BK1/BK2 für die Beförderung in loser Schüttung zugeordnet werden sollten. Der Antrag des Vereinigten Königreichs wurde nicht angenommen; das Ergebnis der Diskussionen zu diesem Thema ist in den Absätzen 40 bis 44 des Berichts dieser Gemeinsamen Tagung (OC-TI/RID/GT-III/2003-B – TRANS/WP.15/AC.1/94) wiedergegeben.

Entwicklungen

4. Seitdem gab es im Bereich des RID/ADR formelle und informelle Diskussionen über die Unzulänglichkeit und die mangelnde Widerspruchsfreiheit vieler VW/VV-Sondervorschriften, die andere Delegationen zu der Überlegung führten, dass zumindest eine tiefgreifende Überprüfung dieser Vorschriften stattfinden sollte und der Wechsel zu einem umfassenderen System auf der Grundlage der BK-Codes erörtert werden sollte. Beispielsweise unterbreitete Schweden dem RID-Fachausschuss im November 2007 in Zagreb das informelle Dokument INF.8.

Schweden stellte eine Frage zur Interpretation, ob eine Beförderung in einem Tank ohne RID-Zulassung und in Großpackmitteln (IBC) als Beförderung in loser Schüttung nach den VW-Vorschriften behandelt werden kann. Die Diskussionen sind in den Absätzen 67 bis 72 des Berichts OTIF/RID/CE/2007-A des RID-Fachausschusses wiedergegeben.

5. Seit der Einführung der Codes BK1 und BK2 wurden auch praktische Erfahrungen zu diesem System, insbesondere bei nationalen Beförderungen gesammelt.
6. Das Dokument OTIF/RID/RC/2009/9 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9 des Sekretariats über die weltweite multimodale Harmonisierung gibt den Wunsch vieler Industriebereiche wieder, eine vollständige Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften vorzunehmen.

Anträge

7. Das Vereinigte Königreich ist der festen Überzeugung, dass jetzt der geeignete Augenblick ist, eine grundlegende Überprüfung der beiden parallelen Systeme für die Beförderung in loser Schüttung im Hinblick auf eine Integration in einem einzigen System auf der Basis des multimodalen BK1- und BK2-Systems vorzunehmen.
8. Das traditionelle RID/ADR-System der VW/VV-Sondervorschriften sollte überprüft werden, um zu beurteilen,
 - a) für welche Sondervorschriften eine Beibehaltung möglicherweise zweckmäßig ist, z.B. VW/VV 12 und 13 für die Beförderung von erwärmten flüssigen und festen Stoffen (UN 3257 bzw. UN 3258) in loser Schüttung in Spezialwagen/Spezialfahrzeugen und -containern, welche teilweise die Sondervorschrift 232 der UN-Modellvorschriften wiedergeben;
 - b) welche Sondervorschriften spezifische Gesichtspunkte enthalten, die für eine Integration in das neue System geeignet sein können; diese könnten entweder als RID/ADR-Sondervorschriften aufgenommen werden, wenn sie nur für den Eisenbahn- und Straßen-transport als geeignet angesehen werden, oder es könnten Änderungen des multimodalen Systems geprüft werden, wenn Sondervorschriften auch für den Seeverkehr als zweckmäßig erachtet werden;
 - c) welche Sondervorschriften einfach im BK1- und BK2-System zusammengefasst werden sollten.
9. Wie zuvor schlägt das Vereinigte Königreich vor, die derzeitige Liste der Stoffe, die im RID/ADR in loser Schüttung befördert werden dürfen, unverändert beizubehalten und den Stoffen allgemein statt den VW/VV-Codes die Codes BK1 und BK2 für die Beförderung in loser Schüttung zuzuordnen.
10. Das Vereinigte Königreich schlägt auch vor, entsprechend lange Übergangsvorschriften aufzunehmen, um genügend Zeit für den Wechsel zum neuen System einzuräumen und die Weiterverwendung von Wagen/Fahrzeugen zu ermöglichen, die eventuell nicht vollständig den Vorschriften des Kapitels 6.11 entsprechen.
11. Das Vereinigte Königreich beabsichtigt, zur Unterstützung der Diskussion in einem informellen Dokument erste Vorschläge für einen Wechsel zu einem neuen einheitlichen System zu entwerfen. Diese können dann angepasst werden, um die in der Diskussion zum Ausdruck gebrachten Standpunkte und eingegangene schriftliche Kommentare zu berücksichtigen.
