

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/2012/5
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/5)

14. Dezember 2011

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 19. bis 23. März 2012)

Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge

Antrag auf Harmonisierung der Beförderung gefährlicher Güter zur See und auf der Straße

Antrag Spaniens

Einleitung

1. Der aktuelle Abschnitt 7.1.4 (Allgemeine Vorschriften) des RID/ADR definiert "in bautechnischer Hinsicht geeignet" für Großcontainer. Die gleiche Definition findet sich auch in Absatz 7.4.6.4.2 des IMDG-Codes für Frachtcontainer. Diese Definitionen unterscheiden sich aber sowohl bezüglich des Anwendungsbereichs als auch in einigen Worten voneinander, die im Text durchgestrichen (RID/ADR-Text) bzw. unterstrichen (IMDG-Code) dargestellt sind.

Im aktuellen Absatz 7.4.6.4.2 des IMDG-Codes heißt es:

- "2 «In bautechnischer Hinsicht geeignet» bedeutet, dass die Bauelemente des Containers Frachtcontainers oder Fahrzeugs, wie z.B. obere und untere seitliche Längsträger, obere und untere Querträger, Türschwelle und Türträger, Bodenquerträger, Eckpfosten und Eckbeschläge eines Frachtcontainers keine größeren Beschädigungen aufweisen dürfen. «Größere Beschädigungen» sind: Beulen oder Ausbuchtungen Verbiegungen [nur DE] in Bauteilen, die tiefer als 19 mm sind, ungeachtet ihrer Länge; Risse und Bruchstellen in Bauteilen; mehr als eine Verbindungsstelle ~~oder eine untaugliche Verbindungsstelle~~ (z.B. überlappende Verbindungsstelle) in oberen oder unteren Querträgern oder Türträgern ~~oder~~; mehr als zwei Verbindungsstellen in oberen oder unteren seitlichen Längsträgern

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.

oder eine Verbindungsstelle in einer Türschwelle oder in einem Eckpfosten; Türscharniere oder Beschläge, die verklemmt, verdreht, zerbrochen, nicht vorhanden oder anderweitig nicht funktionsfähig sind; ~~undichte Dichtungen oder Verschlüsse~~ Dichtungen oder Verschlüsse, die undicht sind; oder bei Frachtcontainern jede Verwindung der Konstruktion, die so stark ist, dass eine ordnungsgemäße Positionierung des Umschlaggeräts, ein Aufsetzen und ~~Sichern~~ Verzurren [nur DE] auf ~~Traggestellen oder Wagen / Fahrgestellen oder Fahrzeugen~~ dem Chassis oder Fahrzeug oder ein Einsetzen in die Schiffszellen nicht möglich ist.

- .3 Darüber hinaus ist, ungeachtet des verwendeten Werkstoffs, jeglicher [nur DE] Verschleiß bei einem Bauelement des ~~Containers~~ Frachtcontainers oder Fahrzeugs, wie durchrostete Stellen in Metallseitenwänden oder zerfaserte Stellen in Bauteilen aus Glasfaser, unzulässig. Normale Abnutzung einschließlich Oxidation (Rost), kleine Beulen und Schrammen und sonstige Beschädigungen, die die ~~Brauchbarkeit~~ Eignung [nur DE] oder Wetterfestigkeit der Beförderungseinheit nicht beeinträchtigen, sind jedoch zulässig."
2. Diese Anforderungen gelten im RID/ADR für alle Großcontainer unabhängig davon, welche Art gefährlicher Güter mit ihnen befördert werden, im IMDG-Code gelten sie jedoch nur für Frachtcontainer und Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter der Klasse 1 befördert werden.
3. Sowohl im RID/ADR (für gefährliche Güter aller Klassen) als auch im IMDG-Code (für die Klasse 1) wird verlangt, dass der Großcontainer (RID/ADR) bzw. der Frachtcontainer oder das Fahrzeug (IMDG-Code) "in bautechnischer Hinsicht geeignet" sein muss, um zur Beförderung aufgegeben oder befördert werden zu dürfen.

Antrag

4. Spanien beantragt die Aufnahme der oben aufgeführten derzeitigen Definition von "in bautechnischer Hinsicht geeignet" des IMDG-Codes in Abschnitt 7.1.4 RID/ADR, mit Ausnahme des Satzteils "oder ein Einsetzen in die Schiffszellen" am Ende des ersten Absatzes. Außerdem sollte "Frachtcontainer" durch "Großcontainer" ersetzt werden.
5. Darüber hinaus beantragt Spanien die Änderung des zweiten Satzes von "«Größere Beschädigungen» sind: Beulen oder Verbiegungen in den Bauteilen, die tiefer als 19 mm sind" in "«Größere Beschädigungen» sind: Beulen oder Verbiegungen in den Bauteilen, die für die Beförderung von gefährlichen Gütern aller Klassen außer der Klasse 1 tiefer als 35 mm sind und für die Beförderung von gefährlichen Gütern der Klasse 1 tiefer als 19 mm sind".

Folglich würde der neue Abschnitt im RID/ADR wie folgt lauten (Änderungen sind unterstrichen):

"7.1.4 Großcontainer und Wagen/Fahrzeuge dürfen für die Beförderung nur verwendet werden, wenn diese in bautechnischer Hinsicht geeignet sind.

«In bautechnischer Hinsicht geeignet» bedeutet, dass die Bauelemente des Großcontainers oder Wagen/Fahrzeugs, wie z.B. obere und untere seitliche Längsträger, obere und untere Querträger, Türschwelle und Türträger, Bodenquerträger, Eckpfosten und Eckbeschläge eines Großcontainers keine größeren Beschädigungen aufweisen. «Größere Beschädigungen» sind: Beulen oder Verbiegungen [nur DE] in Bauteilen von Großcontainern, die für die Beförderung von gefährlichen Gütern aller Klassen außer der Klasse 1 tiefer als 35 mm sind und für die Beförderung von gefährlichen Gütern der Klasse 1 tiefer als 19 mm sind, ungeachtet ihrer Länge; Risse und Bruchstellen in Bauteilen; mehr als eine Verbindungsstelle oder eine untaugliche Verbindungsstelle (z.B. überlappende Verbindungsstelle) in oberen oder unteren Querträgern oder Türträgern oder mehr als zwei Verbindungsstellen in oberen oder unteren seitlichen Längsträgern oder eine Verbindungsstelle in einer Türschwelle oder in einem Eckpfosten; Türscharniere oder Beschläge, die verklemmt,

verdreht, zerbrochen, nicht vorhanden oder anderweitig nicht funktionsfähig sind; Dichtungen oder Verschlüsse, die undicht sind; oder bei Großcontainern jede Verwindung der Konstruktion, die so stark ist, dass eine ordnungsgemäße Positionierung des Umschlaggeräts, ein Aufsetzen und Sichern auf Traggestellen oder Wagen / Fahrgestellen oder Fahrzeugen nicht möglich ist."

(Die beiden letzten Absätze bleiben unverändert.)

Begründung

6. Unterschiede in den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die Auswirkungen auf die Beförderung von mit gefährlichen Gütern beladenen Frachtcontainern oder Fahrzeugen haben können, sind nach Ansicht Spaniens nicht hinnehmbar.

Mögliche Konsequenzen der vorgeschlagenen Änderungen

7. Diese Änderung ermöglicht eine Harmonisierung der Praktiken bei der See- und Eisenbahn-/Straßenbeförderung.

Technische Konsequenzen

8. Die vorgeschlagenen Bestimmungen werden bei der Beförderung gefährlicher Güter zur See und auf der Straße für ein gleiches Sicherheitsniveau zwischen Frachtcontainern und Wagen/Fahrzeugen sorgen. Gleichzeitig wird das Anforderungsniveau heruntergeschraubt und mehr an die Instandhaltungsrealität für diese Frachtcontainer und Fahrzeuge angepasst.
9. Diese Änderung lässt eine hinreichend große Sicherheitsmarge hinsichtlich möglicher Defekte an Frachtcontainern und Wagen/Fahrzeugen, die auch die Handhabung und die Beförderung nicht einschränkt.
10. Technische Codes und in international relevanten Veröffentlichungen festgelegte Kriterien, wie z.B. der IICL-5-Standard, wurden berücksichtigt.

Wirtschaftliche Konsequenzen

11. Durch diese Bestimmung werden sich die Reparatur- und Wartungskosten der betreffenden Frachtcontainer und Wagen/Fahrzeuge erhöhen. Gleichzeitig wird aber auch für Beschäftigung im Transportsektor gesorgt und eine rationalisiertere und sicherere Verwendung dieser Einheiten ermöglicht.
