

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/2013/59
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/59)

3. Juli 2013

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 17. bis 27. September 2013)

Tagesordnungspunkt 7: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu flexiblen Schüttgut-Containern

Antrag des Vereinigten Königreichs

1. Die informelle Arbeitsgruppe zu flexiblen Schüttgut-Containern hat am 28. Mai 2013 auf Einladung des Internationalen Verbands für gefährliche Güter und Container (IDGCA) in Sankt Petersburg (Russische Föderation) getagt. Vorsitzender war Herr Jeff Hart (Vereinigtes Königreich).
2. Folgende Staaten haben an der Sitzung teilgenommen: Deutschland, Frankreich, Russische Föderation, Slowakei und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Verband für gefährliche Güter und Container (IDGCA), der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und ein Vertreter der Transportabteilung der UNECE waren ebenfalls anwesend.
3. Ein Mitglied des Sekretariats der UNECE erinnerte an die Entwicklung von Bestimmungen zu flexiblen Schüttgut-Containern im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter. Dies hätte vier Jahre in Anspruch genommen, und alle Delegierten hätten hinreichend Zeit für Kommentare zu den vorgeschlagenen Bau- und Prüfanforderungen gehabt, die dann schließlich vom UN-Expertenunterausschuss im Dezember 2010 angenommen und in die 17. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, Modellvorschriften aufgenommen worden seien. Die Texte seien von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (OTIF/RID/RC/2011/30/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1) vorgeschlagen und von der Gemeinsamen Tagung (OTIF/RID/RC/2011-B –

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.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 Absatz 22) trotz eines Vorschlags Deutschlands, diese flexiblen Schüttgut-Container für Binnentransporte nicht zuzulassen (OTIF/RID/RC/2011-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 Absätze 25 bis 27), angenommen worden. Dennoch habe die WP.15 beschlossen, diese Texte nicht als Änderungen für die Ausgabe 2013 des ADR anzunehmen und die Diskussion auf den nächsten Zweijahreszeitraum zu verschieben, da die Vorschriften noch um verkehrsträgerspezifische Anforderungen ergänzt werden müssten, die im Vorschlag nicht enthalten gewesen seien (ECE/TRANS/WP.15/212, Absätze 26 bis 29). Die gleiche Vorgehensweise sei später auch für das RID und das ADN gewählt worden. Für den Seeverkehr habe die IMO beschlossen, die Verwendung von flexiblen Schüttgut-Containern ab dem 1. Januar 2013 zuzulassen und die vom UN-Expertenunterausschuss entwickelte Vorschriften in die Änderungen 36-12 des IMDG-Codes aufzunehmen, vorausgesetzt, die flexiblen Schüttgut-Container würden direkt in den Laderaum von Schiffen verladen, höchstens drei davon übereinandergestapelt und nicht innerhalb von Beförderungseinheiten wie Frachtcontainern, Fahrzeugen oder Wagen befördert.

4. In der Herbsttagung 2012 hat die Gemeinsame Tagung das Thema basierend auf den von IDGCA eingereichten Dokumenten (OTIF/RID/RC/2012/29 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 und informelles Dokument INF.7) erneut diskutiert und beschlossen, unter der Ägide der IDGCA eine informelle Arbeitsgruppe mit folgendem Mandat einzurichten:

- a) Identifikation der Probleme, die die Annahme einschlägiger Vorschriften für die Beförderung [von flexiblen Schüttgut-Containern] im Binnenland behindern;
- b) abgestimmte Überprüfung der Betriebsbedingungen für die drei Landverkehrsträger, die für die tatsächliche Beförderung dieser Container in Wagen, Straßenfahrzeugen und Binnenschiffen vorgesehen werden können, sowie Ausarbeitung von diesbezüglichen Anträgen, die von den zuständigen Organen geprüft werden können (siehe auch OTIF/RID/RC/2012-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, Absätze 48 bis 50).

5. Der informellen Arbeitsgruppe standen die dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Entwicklung von Vorschlägen zu flexiblen Schüttgut-Containern und die der Gemeinsamen Tagung unterbreiteten Dokumente (OTIF/RID/RC/2012/29 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 des IDGCA, OTIF/RID/RC/2012/30 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 und Add.1 des Sekretariats und informelles Dokument INF.7 der Herbsttagung 2012) zur Verfügung. Neue Dokumente wurden von Deutschland mit Kommentaren des IDGCA eingereicht (siehe informelles Dokument INF.4). Die Diskussionen während der Sitzung basierten auf dem Dokument OTIF/RID/RC/2012/29 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 und auf diesen neuen Dokumenten.

6. Deutschland hatte in seinem Dokument verschiedene Aspekte angesprochen, auf die die IDGCA in ihrem Dokument geantwortet hatte. Die Arbeitsgruppe diskutierte diese Punkte der Reihe nach:

a) Gibt es eine Berechtigung für das vom Prüfverfahren für flexible Großpackmittel (IBC) abgeleitete, offensichtlich lineare Prüfverfahren?

7. Es wurde argumentiert, dass dieser Aspekt vom UN-Expertenunterausschuss behandelt worden sei und dass jeder Vorschlag auf Änderung der Prüfanforderungen an dieses Organ zurückgeleitet werden müsse. IDGCA habe die Auslegung der flexiblen Schüttgut-Container seitdem weiterentwickelt und dies in den dem UN-Expertenunterausschuss eingereichten Prüfberichten festgehalten. Man einigte sich darauf, dass unter der Voraussetzung, dass diese neue Auslegung die aktuellen UN-Prüfkriterien in einer Prüfeinrichtung, die zur Durchführung der Prüfungen geeignet ist, erfüllt, die Bedenken Deutschlands ausgeräumt seien. IDGCA erklärte, dass er damit rechne, die vollständigen Prüfungen in seiner Prüfstelle in Ast-rachan durchführen zu können. Im Falle von Schwierigkeiten bot Deutschland die Unterstützung der BAM-Einrichtungen für die Durchführung der Prüfungen an.

b) Die derzeitige UN-Begriffsbestimmung von flexiblen Schüttgut-Containern, die ausschließlich auf den Fassungsraum Bezug nimmt, ist ungenügend.

8. Angesichts der flexiblen Beschaffenheit des Schüttgut-Containers kann die in den 15 m³ Fassungsraum gefüllte Ladung eine für den Landverkehr, und insbesondere den Straßenverkehr, zu hohe Bruttomasse erreichen. Ausgehend von einer Berechnung, die von der für flexible IBC geltenden höchstzulässigen Masse abgeleitet wurde, wurde vorgeschlagen, die höchstzulässige Masse für flexible Schüttgut-Container für den Straßen- und Eisenbahnverkehr auf 14 Tonnen zu beschränken. Dies entspricht auch der gängigen Praxis in der Russischen Föderation, wo in Übereinstimmung mit der Wagenlänge und der höchstzulässigen Masse von 70 Tonnen pro Wagen fünf 14 Tonnen schwere flexible Schüttgut-Container befördert werden dürfen. Zur Aufrechterhaltung der multimodalen Harmonisierung einigte man sich darauf, die Definition in Abschnitt 6.11.1 wie folgt zu ändern: "Flexibler Schüttgut-Container: Ein flexibler Container mit einem Fassungsraum von höchstens 15 m³ und einer zulässigen Bruttomasse von höchstens 14 Tonnen, einschließlich Auskleidungen, angebrachte Handhabungseinrichtungen und Bedienungsausrüstung." Bei Annahme durch die Gemeinsame Tagung müsste ein Vorschlag zur analogen Änderung dieser Definition in den UN-Modellvorschriften (Abschnitt 6.8.1) ausgearbeitet werden.

c) Die Stabilität der flexiblen Schüttgut-Container im Straßen- und Schienenverkehr wird in Frage gestellt.

9. Während dieses Problem durch die UN-Anforderung, dass Beförderungseinheiten starre Stirn- und Seitenwände haben müssen, deren Höhe mindestens zwei Drittel der Höhe des flexiblen Schüttgut-Containers abdeckt, bereits teilweise gelöst ist, besteht weiterhin die Sorge, dass der über dieser Höhe von zwei Drittel befindliche Teil der Ladung so stark in Bewegung geraten kann, dass je nach Geschwindigkeit und Fahrverhalten des Fahrers das Gleichgewicht der Beförderungseinheit gefährdet werden kann. Da dies hauptsächlich den Straßenverkehr betrifft, wurde vorgeschlagen, die Unbegründetheit der Bedenken nachzuweisen, indem ein voll beladenes Straßenfahrzeug die Neigungsprüfung gemäß ECE-Regelung Nr. 111¹ erfolgreich besteht (d.h. kein Rad darf bei einem Neigungswinkel von 21,5° vom Boden abheben). IDGCA erklärte sich bereit, an der neuen Bauart der flexiblen Schüttgut-Container innerhalb der nächsten zwei Monate eine solche Prüfung durchzuführen und die Prüfergebnisse der nächsten Tagung der WP.15 zur Verfügung zu stellen. Ebenfalls wurde festgestellt, dass auch die Bestimmungen zur Beschränkung und Verhinderung von Bewegung der Ladung in Absatz 7.1.1.11.1 der UN-Modellvorschriften dieses Thema behandeln.

d) Weiterhin bestehende Bedenken betreffend die Notwendigkeit der Ladungssicherung.

10. Der UN-Expertenunterausschuss hat keine Vorschriften zur Stärke der starren Stirn- und Seitenwände erlassen. Deutschland hielt es für notwendig, sich diesem Thema anzunehmen, möglicherweise durch eine Inbezugnahme der Vorschriften in Abschnitt 9.7.3 des ADR. Aufgrund der Beschränkungen der Fahrzeug- und Brückenhöhe in Westeuropa könnte es auch nötig sein, den Durchmesser (2,4 m?) und die Höhe (2,5 m?) von flexiblen Schüttgut-Containern zu beschränken. Von einigen Delegierten wurde dies jedoch als zu restriktiv angesehen. Es sei denkbar, einen Hinweis auf die Notwendigkeit der Berücksichtigung nationaler Bestimmungen zu Geschwindigkeit, Fahrzeuggewicht, Brückenhöhe etc. vor Beförderungsbeginn in die Vorschriften aufzunehmen, die Mehrheit war jedoch der Ansicht, dass dies in den Artikeln der entsprechenden Übereinkommen bereits hinreichend berücksichtigt sei. IDGCA

¹ 1958, Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden: Regelung Nr. 111: Handhabung und Stabilität von Fahrzeugen.

wies darauf hin, dass aktuell hergestellte flexible Schüttgut-Container unter Berücksichtigung der Wagenbreite einen Durchmesser von 2,4 m und eine Höhe von 2,8 m hätten.

e) Beschränkung der Lebensdauer und Kontrollen vor Beginn der Beförderung wurden als notwendig erachtet.

11. Es wurde daran erinnert, dass die Lebensdauer eines flexiblen Schüttgut-Containers in den UN-Vorschriften auf maximal 2 Jahre beschränkt sei (Absatz 4.3.1.16.1) und dass zur kontinuierlichen Einhaltung der Vorschriften vor dem Befüllen eine Sichtprüfung durchgeführt werden müsse (Unterabschnitt 4.3.1.16). Es wurde bestätigt, dass dieses Thema in der Gemeinsamen Tagung diskutiert werden sollte. IDGCA wies darauf hin, dass flexible Schüttgut-Container nach jeder Verwendung einer Sichtprüfung auf Beschädigungen unterzogen würden, bevor sie für die Lagerung vor der nächsten Verwendung gefaltet würden.

f) Bedenken in Bezug auf die Auswirkungen von Feuchtigkeit auf bestimmte Ladungen

12. Es wurde bestätigt, dass alle flexiblen Schüttgut-Container in Übereinstimmung mit den UN-Anforderungen vollständig geschlossen seien und dass alle für bestimmte Stoffe notwendigen Entlastungseinrichtungen eine Rückflusssicherungsfunktion besäßen, um zu verhindern, dass Feuchtigkeit eindringt. Ebenfalls wurde bestätigt, dass diese Frage von allen Stoffen, denen momentan der Code BK 3 zugeordnet sei, nur für die UN-Nummer 3378 relevant sei. Dennoch einigte man sich darauf, den zweiten Satz in Absatz 4.3.1.16.2 der UN-Modellvorschriften wie folgt zu ändern: "Das Ventil muss so ausgelegt sein, dass unter normalen Beförderungsbedingungen das Eindringen fremder Stoffe **oder von Wasser** verhindert wird." Bei Annahme durch die Gemeinsame Tagung sollte dem UN-Expertenunterausschuss derselbe Vorschlag unterbreitet werden.
13. Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, das Thema der Notwendigkeit einer Zulassung der flexiblen Schüttgut-Container durch die zuständige Behörde (siehe Absatz 6.11.5.3.4 des Dokuments 2012/29) möglicherweise dennoch bei der Gemeinsamen Tagung anzusprechen, um den Grund für die Nichtaufnahme der in seinen Augen auch für die Prüfung von flexiblen Schüttgut-Containern angemessenen Vorschriften der Absätze 6.5.5.2.4, 6.5.5.2.6 und 6.5.5.2.10 für flexible Großpackmittel (IBC) in die UN-Modellvorschriften besser zu verstehen.
14. Dennoch kam die informelle Arbeitsgruppe zu dem Schluss, der Gemeinsamen Tagung ausgehend von den oben zusammengefassten Diskussionen und Empfehlungen und bei Vorlage zufriedenstellender Prüfergebnisse die Annahme der auf dem von IDGCA eingereichten Dokument OTIF/RID/RC/2012/29 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 basierenden Vorschriften empfehlen zu können. Für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen könnten diese Vorschriften um die für den Seeverkehr geltenden Vorschriften ergänzt werden (siehe auch informelles Dokument INF.35 der zwanzigsten Tagung des ADN-Sicherheitsausschusses). Der Vertreter des Vereinigten Königreiches erklärte sich bereit, der Gemeinsamen Tagung einen annahmefähigen Änderungsvorschlag des Textes zu unterbreiten (siehe OTIF/RID/RC/2013/37 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/37).
15. Der Vertreter Deutschlands schlug vor, dass die Vorschriften von der WP.15 und dem RID-Fachausschuss nach der Überprüfung der Prüfergebnisse auf deren Mai-Tagungen 2014 angenommen werden könnten. Der Vertreter des Sekretariats der UNECE erklärte, dass grundsätzlich alle für ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2015 vorgesehenen Änderungen für das RID und das ADR bis Ende 2013 und für das ADN bis Januar 2014 angenommen werden sollten. Nur geringfügige Änderungen und Korrekturen könnten im Mai 2014 angenommen werden, andernfalls sei es nicht möglich, die Rechtstexte rechtzeitig fertigzustellen. Jede Abänderung der Texte in letzter Minute werde unweigerlich zu erheblichen Verzögerungen bei der Fertigstellung der konsolidierten Ausgabe des ADR 2015 führen. Er fügte hinzu, dass das Sekretariat spätestens bei der Frühjahrstagung 2014 der Gemeinsamen Tagung mit Sicherheit wissen müsse, ob es eine Einigung bezüglich der Aufnahme dieser Vorschriften gebe oder nicht.