



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(25. Tagung, Genf, 25. bis 29. August 2014)  
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung

## VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG

### Weitere Änderungsvorschläge

## Flexible Schüttgut-Container

Vorgelegt von der International Dangerous Goods and Containers  
Association (IDGCA)<sup>1,2</sup>

### Hintergrund

1. Gemäß den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist für die Beförderung von Gütern in loser Schüttung die Verwendung flexibler Container (BK3) erlaubt.
2. Die Kapitel 4.3, 6.9, 7.3, 7.6 und 7.7 des IMDG-Codes (*International Maritime Code for Dangerous Goods*) erklären die Verwendung von BK3-Containern für zulässig, wenn diese im Laderaum in nicht mehr als drei Lagen dicht beieinander angeordnet sind. Die Beförderung von BK3-Containern in Transporteinheiten ist hingegen nicht erlaubt.
3. In der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung wurde beschlossen, eine Harmonisierung der ADN-Anforderungen mit den UN-Empfehlungen für die Verwendung von BK3-Containern durch den ADN-Sicherheitsausschuss zu empfehlen (siehe Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.2). Zusätzlich müssen BK3-Container vollständig den Anforderungen des Kapitels 6.11 des ADR entsprechen.

<sup>1</sup> Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für den Zeitraum 2012-2016 (ECE/TRANS/224, Abs. 94, ECE/TRANS/2012/12, Tätigkeitsprogramm 02.7 (A1b)).

<sup>2</sup> Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/48 verteilt.

4. Um sicherzustellen, dass die flexiblen Schüttgut-Container die Anforderungen des Abschnitts 6.8.5 der UN-Empfehlungen erfüllen, wurden die Container im März/April 2014 im staatlichen Forschungszentrum Krylov in Sankt Petersburg, akkreditiert vom Deutschen Akkreditierungsrat (DAR), in Anwesenheit von Sachverständigen des Central Scientific Research Institute of the Marine Fleet (TsNIIMF), der IDGCA, der Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) und Lloyd's Register (Deutschland) getestet. Die BK3-Container wurden sequentiell getestet (Hebprüfung, Kippfall-, Aufricht-, Weiterreiss- und Stapel-druckprüfung). Die Testmethodologie und -berichte werden mit dem Informellen Dokument INF.6 vorgelegt.

## **Schlussfolgerungen**

5. Die Testergebnisse zeigten, dass schwere BK3-Container (von bis zu 14 Tonnen Gewicht) zur Verwendung in der multimodalen Schüttgutbeförderung (durch die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnen- und Seeschiff) geeignet sind. Die Aufnahme dieser Art von Transportausrüstung in das ADN muss von den Sachverständigen des ADN-Sicherheitsausschusses genehmigt werden. Eine Genehmigung wäre aber auch unter ähnlichen Vorbehalten möglich, wie sie die Sachverständigen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bei der Genehmigung der Verwendung flexibler Schüttgut-Container für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr formuliert hat (Kapitel 4.3, 6.9, 7.3, 7.6 und 7.7 des IMDG-Codes).

6. Die Testberichte für flexible BK3-Container, unterzeichnet von am Testverfahren beteiligten Sachverständigen, und die beigefügten Fotos untermauern die Richtigkeit der Testergebnisse und zerstreuen etwaige Zweifel, die bestimmte UN-Sachverständige im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ausrüstung in der Branche für das Testen der BK3-Container gemäß den UN-Empfehlungen geäußert hatten.

## **Vorschlag zur Prüfung**

7. Wir bitten die Sachverständigen des ADN-Sicherheitsausschusses, einer Genehmigung von BK3-Containern für Schüttguttransporte zuzustimmen und/oder bestimmte Bedingungen für ihre Beförderung auf Binnenwasserstraßen zu erlassen und in das ADN entsprechende Vorschriften aufzunehmen.

8. Es sollte jedoch klar sein, dass die Beförderung mit flexiblen Schüttgut-Containern spezifiziert werden muss, nachdem dieser Containertyp genehmigt und die Serienfertigung dieser Container durch die zuständige Behörde der Vertragspartei und/oder Klassifikationsgesellschaft zertifiziert worden ist.

\*\*\*