

Nieuwe markeringen voor intermodale laadeenheden in Europa

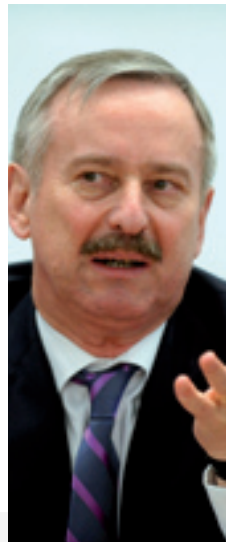
Intermodaliteit en standaardisering

De introductie van containers en de internationale standaardisering ervan met behulp van ISO¹ -normen heeft voor het zeetransport geresulteerd in een duidelijk waarneembare vooruitgang in termen van rationalisering; die heeft op haar beurt geleid tot een aanzienlijke uitbreiding van de wereldwijde handel en heeft een belangrijke basis gevormd voor de mondialisering van de economie. Op het vlak van transport over land maakt intermodaliteit het mogelijk de voordelen van twee of meer vervoerswijzen te combineren, bijv. de massificatie van de goederenstromen, de beveiliging en de milieuprestaties van het spoor of de binnenvaart en de flexibiliteit van het wegtransport.

De nieuwe norm EN 13044 betreffende de markering van intermodale laadeenheden vereenvoudigt de toegang tot het gecombineerd vervoer en maakt voor alle betrokken partijen kostenrationalisering mogelijk.

Er is haast ongemerkt een nieuw tijdperk aangebroken voor het goederenvervoer per spoor. Terwijl het conventionele transport van individuele wagons stagneert, maakt het gecombineerde vervoer (GV) per weg en spoor een sterke groei door. Treinen verbinden de grote steden rechtstreeks met elkaar en zijn daarbij qua kosten en snelheid uiterst competitief in vergelijking met de weg.

Het aandeel van GV in de vrachtovervoerprestaties (tkm) van de Europese spoormaatschappijen bedraagt op dit moment 25-40 %. Elke werkdag leggen 1.200 vrachttreinen met een gemiddelde capaciteit van elk 25 vrachtwagenladingen binnenslands 500 km en internationaal 950 km af. Dit betekent een beperking van de CO₂-uitstoot met 75% in vergelijking met wegvervoer.



SIIM KALLAS
Vice-voorzitter
van de Europese Commissie
en Commissaris van Transport

Het initiatief inzake EN13044 en de ILU-code is een perfect voorbeeld van een industrie die zichzelf op basis van vrijwillige akkoorden reguleert; een dergelijke oplossing geniet de voorkeur van de Commissie, in het bijzonder wanneer ze belangrijke veiligheidsoverwegingen omvat en de operationele efficiëntie versterkt zonder dat de wetgever hoeft in te grijpen.

ISO-containers die via de weg aan de binnenvaart of het spoor worden toegeleverd, zijn meestal afkomstig uit zeevervoer naar het hinterland (achterland). Wissellaadbakken en CEN2-gestandaardiseerde vrachtwagencombinaties worden gebruikt als laadeenheden voor continentaal transport. Die zijn beter aangepast aan de toegelaten afmetingen voor wegvervoer en zijn meestal ook lichter en flexibeler te laden en te lossen. Dankzij gemeenschappelijk overeengekomen technische eigenschappen zijn veel vrachtwagens, treinwagons en overslagtoestellen in Europa geschikt voor alle laadeenheden.

Zo zal de identificatie van de eigenaar van Europese eenheden en ISO-containers in de toekomst op gelijkaardige manier verlopen.

¹ ISO: International Organization for Standardization - Internationale Organisatie voor Standaardisatie

² CEN: Comité Européen de Normalisation, Europees Comité voor Standaardisatie

Profielcode

Bij het spoorvervoer overschrijden de laadeenheden zeer vaak de standaardafmetingen van spoorlijnen. Ze kunnen daarom alleen worden vervoerd via afgemeten trajecten die zijn goedgekeurd voor grotere formaten. Deze trajecten krijgen een profielcode toegekend; die geeft de maximale breedte- en hoogtematen aan voor de intermodale laadeenheden (ILE) met betrekking tot een standaard GV-wagon.

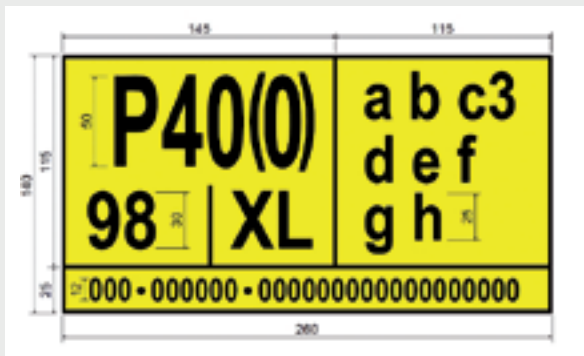
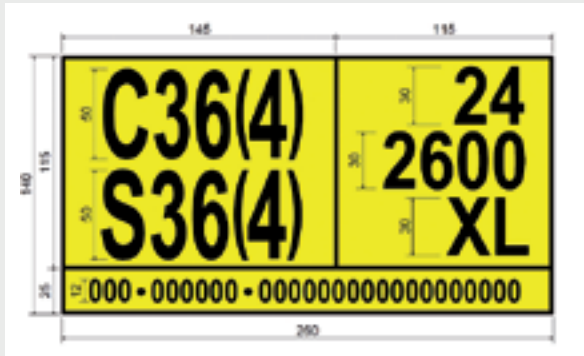
De GV-laadeenheden (wissellaadbakken, niet-ISO³-containers en vrachtwagencombinaties) moeten eveneens van de juiste codering zijn voorzien. Om over een bepaald traject te kunnen worden vervoerd, mag de profielcode van de laadeenheid die van het traject niet overschrijden. Overigens gelden voor bepaalde wagons met een zeer laag laadplatform corrigerende cijfers – verschillend naargelang het land – waarmee het vervoer van laadeenheden wordt toegelaten die enkele centimeters hoger zijn.

In de loop der jaren is het profiel (dat vooral beperkt wordt door het profiel van spoortunnels) voor een groot aantal belangrijke trajecten blijven toenemen. Zo kan vrijwel alles wat via de weg wordt aangevoerd, verder via het spoor worden vervoerd.

Goedkeuring en codering

Voor intermodale laadeenheden is goedkeuring voor spoorexploitatie vereist. Ze moeten ook voorzien zijn van een profielcode. In overeenstemming met EN 13044 wordt deze “codering” voor wissellaadbakken en vrachtwagencombinaties rechtstreeks door de fabrikant aangebracht. Die legt de uitvoeringsplannen en berekeningen aan de bevoegde autoriteiten (spoormaatschappijen, GV-operatoren of certificatieinstanties) voor; indien nodig zal een stresstest worden gerealiseerd om na te gaan of het prototype aan de CEN-normen of de UIC-fiches beantwoordt. De laadeenheden worden van een coderingsplaat voorzien die de geschiktheid voor spoorvervoer bevestigt en alle essentiële exploitatie-informatie weergeeft: voor wissellaadbakken de profiel-, lengte- en breedtecode en de soliditeit; voor opleggers, belangrijke informatie voor snel en veilig laden (de hoogte van het voertuig, compatibiliteitscode voor buidelwagens).

De fabrikant dient tegenover de koper en tegenover derden te garanderen dat de geleverde exemplaren met het prototype overeenstemmen.



► Nieuwe coderingsplaten conform de norm EN13044 voor wissellaadbakken en opleggers (horizontaal of verticaal, naar keuze).

³ ISO-gestandaardiseerde containers hebben geen codering nodig, aangezien ze in overeenstemming met de internationale ISO-normen zijn vervaardigd, de afmetingen gedefinieerd zijn en de verschillende lengtematen van 20, 30, 40 voet bij gelijke breedte- en hoogtematen eenvoudig kunnen worden onderscheiden.

Identificatie van de eigenaars van laadeenheden

De geldende norm voor zeecontainers is de wereldwijde norm ISO 6346. Deze beschrijft de BIC-code die door het "Bureau International des Containers" (Internationaal Containerbureau) wordt toegekend. Tot nu toe zijn bijna 2.000 codes toegekend en zijn wereldwijd al ruim 20 miljoen vrachtcontainers door hun eigenaars (reders, transportbedrijven of leasingmaatschappijen) gemarkeerd.

Gestandaardiseerde eigenaarscodes

In de toekomst zal slechts één gestandaardiseerde eigenaarsidentificatie voor laadeenheden van kracht zijn: de wereldwijd geldige BIC-code voor vrachtcontainers en de nieuwe compatibele ILU-code voor Europese laadeenheden. Alleen het BIC en de UIRR kennen de eigenaarscode toe. De markering op elke eenheid ziet er als volgt uit:



Eigenaarscode - Registratienummer - Controlegetal

ABCA 001234 2

Eigenaarscode:	Toegekend door de UIRR of het BIC. 4de positie: type laadeenheid ⁵
Registratienummer:	Vrij door de eigenaar toe te kennen
Controlegetal:	Vooraf bepaalde berekeningsprocedure

De BIC-code omvat een "U" voor "Container" in de 4de positie. Er zijn ongeveer 17.000 codes mogelijk. Dit aantal is ontoereikend als alle transportbedrijven met laadeenheden in de toekomst een dergelijke code zouden moeten krijgen.

Voor laadeenheden die voornamelijk in Europa worden gebruikt (wissellaadbakken en opleggers) is via de Europese norm EN 13044 een technisch compatibele ILU⁴ -code ingevoerd; deze zal door de UIRR (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route, Internationale organisatie van ondernemingen voor gecombineerd weg- en spoorvervoer) worden toegekend.

BIC- of ILU-code?

In de toekomst zullen ondernemingen met Europese laadeenheden niet langer de administratieve kosten voor de codering en de coderingsplaat voor elke individuele eenheid hoeven te dragen. In plaats daarvan hebben ze alleen nog een BIC- of ILU-code nodig die als eigenaarscode voor de identificatie van al hun laadeenheden dient.

Elke speler in de zeevaartsector en elke eigenaar van ISO-containers die reeds over een BIC-code beschikt, kan in overeenstemming met de norm ISO 6346 al zijn vrachtcontainers markeren, met inbegrip van wissellaadbakken.

De compatibele ILU-code is ontworpen voor alle ondernemingen die wissellaadbakken en opleggers gebruiken voor intermodaal wegtransport, spoorwegtransport, binnenvaart en zeevervoer over korte afstand binnen Europa.

Ondernemingen die reeds over een BIC-code beschikken, hoeven daarnaast alleen een ILU-code aan te vragen als ze ook opleggers gebruiken. Ze kunnen op aanvraag een ILU-code krijgen die eindigt met een "K" en waarvan de eerste drie letters overeenkomen met hun BIC-code.

In de VS kent de "National Motor Freight Traffic Association" (NMFTA) de "Standard Carrier Alpha Code" (SCAC) toe aan transportmaatschappijen. De laadeenheden die daarmee worden geïdentificeerd, voornamelijk opleggers, blijven op het Noord-Amerikaanse continent. Aan Europese eenheden zou een gelijkwaardige ILU-code kunnen worden toegekend.

De NMFTA heeft verzekerd dat zij geen eigenaarscodes met de letters 'U', 'J' of 'Z' op de 4de plaats zal toewijzen. Die zijn gereserveerd voor de wereldwijde BIC-code.

⁴ In het Engels: Intermodal Loading Units, afgekort ILU

⁵ Volgens ISO 6346 moet als 4de karakter een 'U' worden gebruikt voor containers, een 'J' voor uitrustingen die zich op de container kunnen bevinden en een 'Z' voor aanhangwagens en chassis. Volgens EN 13044 voor ILU-codes, waarvan het gebruik beperkt is tot Europa, moet op deze plek een 'A', 'B', 'D', 'E' of 'K' worden gebruikt.

Lancering en overgangsregels

De verwachte rationaliseringsresultaten zullen alleen volledig worden bereikt als na een overgangperiode uitsluitend van de nieuwe markeringen gebruik wordt gemaakt.



De UIC-spoormaatschappijen en de UIRR-operatoren hebben daarom besloten het volgende implementatieplan in te stellen:

1. Vanaf juli 2011 begint de UIRR begonnen met de toewijzing van ILU-codes. De operationele markering zal worden gerealiseerd met de nieuwe coderingsplaten.
2. Na een overgangperiode van drie jaar, dus vanaf juli 2014, zullen alleen nog laadeenheden met een BIC- of ILU-code worden aanvaard.
3. Na een overgangperiode van acht jaar, dus vanaf juli 2019, moeten alle laadeenheden met de nieuwe coderingsplaat zijn uitgerust.

Het beheer van de eigenaarscode van ondernemingen binnen meerdere landen is niet eenvoudig, want sommige ondernemingen verhuizen, andere worden opgedoekt enz. en de database met codes moet steeds actueel zijn.

De beheerder van de code, de UIRR, wordt voornamelijk door haar leden gefinancierd en kan hij dus een marginale kostprijs aanrekenen voor de toewijzing, wat deze benadering eenvoudig aanvaardbaar maakt voor de sector. De startkosten voor de ILU-code zullen 250 EUR bedragen en de hernieuwingskosten elke twee jaar 100 EUR.

Voordelen voor iedereen

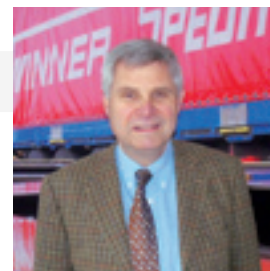
- + De ILU-code maakt een vereenvoudiging van de digitale en operationele verwerking voor de spelers binnen de transportketen mogelijk. De code is aan de informatica aangepast en vermindert daardoor het aantal fouten doordat dankzij het controlegetal 95 % van de mogelijke tikfouten onmiddellijk wordt herkend. De kosten voor correctie van invoer- en transmissiefouten worden daardoor aanzienlijk verlaagd.
- + De norm EN 13044 onderscheidt de eigenaarsidentificatie van de operationele markering die nodig is voor de spoorwegexploitatie. Deze "codering" zal in de toekomst rechtstreeks door de fabrikant worden gerealiseerd. De gele coderingsplaat heeft betrekking op kenmerken van de laadeenheid zoals de geometrische afmetingen en de resistentie. Die blijven ook bij wijziging van eigenaar identiek. Bij verkoop is een nieuwe codering dus niet nodig.
- + Zo kunnen alle wissellaadbakken en kraanbare opleggers, ook als ze zijn aangekocht om uitsluitend voor wegtransport te worden gebruikt, op een later moment eveneens voor spoorvervoer worden ingezet. Logistiekbedrijven en wegvervoermaatschappijen moeten alleen, zoals al geldt voor containers hun laadeenheden identificeren met hun eigenaarscode van vier letters, gevolgd door zes cijfers, waarmee ze hun park volgens hun eigen criteria kunnen nummeren, alsmede een controlegetal.
- + Alle spelers binnen de transportketen alsook derde partijen zoals bijv. de douane, de hulpdiensten enz. kunnen op elk moment de eigenaar van een laadeenheid identificeren, want de eigenaarscode is gepubliceerd⁶. Dit aspect is belangrijk voor grenscontroles, maar ook binnen de EU met het oog op toekomstige extra eisen in de domeinen beveiliging en veiligheid. Voor een snellere verwerking in havens en terminals kan de douane de identiteit van de containers rechtstreeks bij het BIC controleren. Deze procedure kan in de toekomst mogelijk worden uitgebreid naar GV terminals. Wissellaadbakken en opleggers die van een ILU-code zijn voorzien, kunnen in de toekomst mogelijk prioritair worden verzonden.
- + De BIC/ILU-code wordt in grote letters en cijfers weergegeven en is herkenbaar voor automatische OCR⁷-systemen. De reeds in havens geïnstalleerde systemen kunnen daardoor ook voor continentale terminals worden gebruikt en bijdragen aan de rationalisering aldaar.

⁶ <http://www.bic-code.org> en sinds 01.07.2011 <http://www.ilu-code.eu>

⁷ OCR: Optical Character Recognition, optische tekenherkenning.

GREGOR ATHENS - Winner Spedition

Eindelijk eens goed nieuws. Terwijl alles duurder wordt, hoeven we nu geen coderingsvergoeding voor elke laadeenheid meer te betalen. In plaats daarvan betalen we een aanzienlijk lager bedrag voor onze eigendomscode waarmee we al onze laadeenheden kunnen markeren. De vrije getalskeuze stelt ons in staat de ondernemings-interne eenheidsnummers in de code op te nemen.



ALEX BRUSKIN - VAN HOOL (fabrikant)

Van Hool zal de waarde van zijn wissellaadbakken en kraanbare opleggers doen toenemen door ze rechtstreeks van een standaard coderingsplaat te voorzien. Ze worden daarmee universeel inzetbaar voor alle transportmiddelen, of de klant nu een zuivere wegvervoermaatschappij is of ook al gebruik maakt van het spoor.



GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

De invoer van de ILU-code met controlegetal zal ons in staat stellen de werklust te verminderen dankzij het kleinere aantal fouten bij de gegevensinvoer in de 20 terminals die door Terminali Italia worden beheerd. De aldus bespaarde tijd kunnen we gebruiken om de klantendienst te verbeteren.



HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition

Bij de aankoop van ISO-containers brengen wij uitsluitend onze eigenaarscode op de vier zijden aan, waarna we ze wereldwijd kunnen gebruiken. Het was hoog tijd dat deze efficiënte procedure ook voor Europese laadeenheden werd geïntroduceerd.



OLIVER SELLNICK - Directeur Vracht UIC⁸

De geharmoniseerde normen ISO 6346 en EN 13044 kunnen worden gebruikt voor de identificatie van intermodale laadeenheden bij de informatie-uitwisseling die door de Europese regelgeving inzake telematica voor vrachtverkeer (TAF STI) wordt voorzien indien die wordt uitgebreid naar intermodaal transport. Met het BIC en de UIRR worden de eigenaarscodes in het belang van de transportsector beheerd door twee internationale organisaties van naam.



COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam

Eindelijk komt een einde aan de verwarring. Tot nu toe werden containers via hun BIC-code geregistreerd, wissellaadbakken via hun coderingsnummer of de markering op het dekzeil, opleggers via de nummerplaat of het vlootnummer van de eigenaar. Er was dus veel kans op fouten en de elektronische gegevensuitwisseling was omslachtig.



⁸ UIC Union Internationale des Chemins de Fer, International Union of Railways, Paris

WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Duitsland)

Als een van de grootste GV-terminalbeheerders in Europa fotograferen wij op onze grootste sites nu reeds elke laadeenheid bij de check-in. We zijn van plan OCR-scanners aan te schaffen om de laadeenheden ook automatisch te kunnen identificeren.



JÉRÔME MINFRAY - Groep Charles André

Als internationaal transporteur gespecialiseerd in vloeibare goederen beschikken wij reeds over een BIC-code. We gebruiken die voor de ISO-containers en voor containers van groter formaat binnen Europa. Als de fabrikant ons alle containers reeds gecodeerd levert, spaart dat voor ons kosten.

JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

Tot nu toe hebben we een beroep gedaan op Deutsche Bahn voor de codering van onze opleggers. Wij zullen kostbare tijd besparen wanneer de geleverde laadeenheden onmiddellijk en universeel in alle transportmodi kunnen worden gebruikt.



MARTIN BURKHARDT - Algemeen directeur UIRR

De UIRR lanceerde op 01.07.2011 de toewijzing van de codes via een speciale website (www.ilu-code.eu). Hiermee bieden we een eenvoudige, snelle service. Ondernemingen die eigenaar zijn van een laadeenheid, kunnen hier een code naar keuze aanvragen indien die niet reeds is toegewezen. De registratie- en hernieuwingskosten kunnen ook per kredietkaart worden voldaan. De meertalige website maakt het mogelijk voor alle toegewezen codes de adresgegevens van de ondernemingen te raadplegen.



Beheerder van de ILU-Code

INTERNATIONALE VEREINIGING VAN DE GECOMBINEERD WEG-SPOOR TRANSPORT ONDERNEMINGEN

UIRR cvba ■ Montoyerstraat 31 bus 31 ■ B-1000 Brussel
T +32 2 548 78 90 ■ F +32 2 512 63 93 ■ ilu-code@uirr.com



► U kunt vanaf 1 juli 2011 uw ILU-Code aanvragen via de website www.ilu-code.eu.