

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OCTI/RID/GT-III/2005/44**  
(TRANS/WP.15/AC.1/2005/44)

9. Juni 2005

Original: Englisch

### **RID/ADR**

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 13. bis 23. September 2005)

### **Angaben im Frachtbrief/Beförderungspapier**

### **Antrag Belgiens**

#### **1. Einleitung**

- 1.1 Bei der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2005 wurde das informelle Dokument INF.15 Deutschlands betreffend die Angabe des Datums und der Unterschrift im Beförderungspapier diskutiert. Es wurde festgestellt, dass weder das RID noch das ADR eine Datierung und Unterzeichnung des Frachtbriefs/Beförderungspapiers vorschreiben und dass für eine Änderung der Situation ein schriftlicher Antrag auf Änderung des ADR vorgelegt werden müsse (siehe OCTI/RID/GT-III/2005-A – TRANS/WP.15/AC.1/98 Absätze 46 bis 48).
- 1.2 Da Belgien der Meinung ist, dass das Datum und die Unterschrift aus verschiedenen Gründen erforderlich sind, wird die Aufnahme dieser Vorschrift in das RID und das ADR vorgeschlagen.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

## 2. Antrag

**5.4.1.1.1 ADR** Nach Absatz i) folgenden neuen Absatz j) einfügen:

"j) (bleibt offen)".

**5.4.1.1.1** Nach Absatz j) folgende neue Absätze k), l) und m) einfügen:

"k) der Ort und der Tag, an dem der Frachtbrief / das Beförderungspapier ausgestellt wurde;

l) die Unterschrift des Absenders und des Beförderers;

m) der Ort und der Tag, an dem die Güter übernommen wurden."

## 3. Begründung

3.1 Ein Dokument (sei es ein Antrag, eine Erklärung, eine Mitteilung, ein Vertrag, ...) hat nur dann einen rechtlichen Status, wenn es unterzeichnet und datiert ist.

3.2 Der Frachtbrief / das Beförderungspapier ist eine sehr wichtige Informationsquelle vor und während der Beförderung:

- Es ist nicht richtig, dass der Frachtbrief / das Beförderungspapier nichts mit den RID/ADR-Pflichten der Beteiligten zu tun hat und dass sich die im RID/ADR vorgeschriebenen Angaben lediglich auf die Sicherheit beziehen. Dies wird in Absatz 1.4.2.2.1 besonders klar, wo explizit angegeben ist, dass der Beförderer seine Pflichten "anhand der Beförderungsdokumente und der Begleitpapiere (...) durchzuführen" hat.
- Bei Kontrollen stellt der Frachtbrief / das Beförderungspapier ein entscheidendes Informationsteil dar, das bei Gericht als Beweismittel verwendet wird, wenn Verstöße festgestellt wurden.

Die Notwendigkeit eines rechtlichen Status steht deshalb außer Frage.

3.3 Diese Notwendigkeit wird auch von anderen internationalen Vorschriften anerkannt, welche den Transport von Gütern im Allgemeinen regeln: sowohl die CIM als auch die CMR schreiben Ort, Datum und Unterschrift (mit demselben Wortlaut wie in diesem Dokument vorgeschlagen) vor.

3.4 Trotz der Tatsache, dass diese Vorschrift bereits in der CIM und in der CMR enthalten ist, ist sie aus folgenden Gründen auch im RID/ADR erforderlich:

- Die CMR deckt nicht alle Straßentransporte ab.
- Wenn während einer ADR-Kontrolle CMR-Beförderungspapiere ohne Datum und Unterschrift festgestellt werden, können in einigen Ländern (z.B. in Belgien) für spezialisierte Kontrolleure, deren Mandat die ADR-Vorschriften, nicht jedoch die CMR umfasst, Probleme auftreten.
- Im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter weigern sich einige Absender systematisch, das Beförderungspapier zu unterzeichnen (insbesondere wenn Verstöße gegen die CMR weniger streng bestraft werden als Verstöße gegen das ADR).