

**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/2009/5**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/5)

27. Dezember 2008

Original: Englisch

**RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 23. bis 27. März 2009)

**Tagesordnungspunkt 6: Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN**

**Kapitel 3.4: In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter**

**Antrag der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA)**

**ZUSAMMENFASSUNG**

<b><i>Erläuternde Zusammenfassung:</i></b>	Anweisung an den Absender, dass die Information über die Gesamtmenge der an den Beförderer zur Beförderung übergebenen begrenzten Mengen dem Beförderer schriftlich mitgeteilt werden muss.
<b><i>Zu treffende Entscheidung:</i></b>	Ergänzung des Textes in Abschnitt 3.4.9.
<b><i>Damit zusammenhängende Dokumente:</i></b>	OTIF/RID/RC/2008-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112

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.

## Einführung

1. In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 RID/ADR werden in zunehmendem Maße als Teilladung/Sammelladung befördert. Ziel des Sammelguts ist es, Einzelsendungen zusammenzufassen und dadurch den Laderaum zu optimieren und die Anzahl von Beförderungen zu verringern. Dies ist sinnvoll und wird sowohl aus wirtschaftlichen Aspekten als auch aus Umweltgesichtspunkten zunehmend gefordert. Insbesondere bei der Beförderung dieser Güter über große Entfernungen werden Einzelladungen von 8 Tonnen und mehr häufig mit anderen Sendungen zusammengefasst oder zusammengeladen.
2. Die am 1. Januar 2009 in Kraft tretenden Vorschriften des RID/ADR schreiben die Kennzeichnung von Containern auf Beförderungseinheiten und von Beförderungseinheiten vor, in denen Versandstücke mit in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern von mehr als 8 Tonnen befördert werden, sofern Beförderungseinheiten mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen verwendet werden. Aus diesem Grund und als Folge der Diskussionen wurde in Abschnitt 3.4.9 eine allgemeine Informationspflicht des Absenders gegenüber dem Beförderer aufgenommen. Der am 1. Januar in Kraft tretende Text schreibt keine besondere Form der Informationsübermittlung vor, so dass auch eine mündliche oder fernmündliche Übermittlung verwendet werden darf. Wenn Einzelladungen zusammengefasst werden, treten oft verschiedene Schnittstellen auf, bevor eine Sammelladung entsteht. Es ist darüber hinaus nicht unüblich, dass vor der letzten Beförderung ein vollständiger Wechsel des Fahrers (der Fahrer) und des Fahrzeugs (der Fahrzeuge) stattfindet. Fehler und Irrtümer können auftreten, wenn Daten und Informationen in einer nicht vorgeschriebenen Form übermittelt werden, die eine Vielfalt von Lösungen ermöglicht, von denen verschiedene nicht geeignet oder anwendbar sein können. Dies kann zu Missverständnissen oder Fehlinterpretationen führen, die negative Auswirkungen auf die Sicherheit bei der Beförderung haben können.
3. Um das Risiko einer Verringerung der Sicherheit zu minimieren und ein klares Verständnis bei der Kommunikationen zwischen dem Absender und dem Beförderer zu fördern, sollte in Abschnitt 3.4.9 festgelegt werden, dass die entsprechende Information **schriftlich** zur Verfügung gestellt werden muss.

## Antrag

4. Der Abschnitt 3.4.9 erhält folgenden Wortlaut:

**"3.4.9** Absender von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern müssen den Beförderer vor der Beförderung schriftlich über die Bruttomasse der so zu versendenden Güter informieren."

Die Bem. gemäß Dokument OTIF/RID/RC/2008-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112 bleibt unverändert.

## Begründung

5. Die Vorschrift, Informationen schriftlich zu übermitteln, vermeidet Fehler und Irrtümer und stellt keine Bedrohung für die Sicherheit dar. Sie stellt jedoch sicher, dass ein hohes Sicherheitsniveau aufrecht erhalten wird.

## Durchführbarkeit

6. Es werden keine Probleme erwartet, da der Absender kein zusätzliches Dokument ausfüllen muss. Er kann die entsprechenden Informationen aus den gewöhnlichen Beförderungspapieren, z.B. dem Lieferschein, entnehmen.

---