

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/2009/17
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/17)

3. Juni 2009

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 8. bis 11. September 2009 und
Genf, 14. bis 18. September 2009)

Tagesordnungspunkt 7a): Verschiedene Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen

Abschnitt 5.4.2: Container-Packzertifikat

Antrag Schwedens

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Im Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) gelten die Vorschriften des Abschnitts 5.4.2 sowohl für Container als auch für Wagen/Fahrzeuge. Wenn der Text in Abschnitt 5.4.2 des RID/ADR/ADN beibehalten werden soll, sollte er mit den Vorschriften des IMDG-Codes harmonisiert werden und nur Informationen darüber enthalten, was im IMDG-Code vorgeschrieben ist.

Zu treffende Entscheidung:

Klarstellung des Texts, um sicherzustellen, dass das Container-Packzertifikat für den Landtransport nicht erforderlich ist. Zur Anpassung des Texts an den Text des IMDG-Codes Einfügung des Ausdrucks "Wagen/Fahrzeug" an den entsprechenden Stellen des Abschnitts 5.4.2 und Klarstellung, dass die Dokumentation elektronisch zur Verfügung gestellt werden darf.

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.

Damit zusammenhängende Dokumente: Informelles Dokument INF.13 der Gemeinsamen Tagung im März 2009

Einführung

1. In Unterabschnitt 5.4.2.1 des IMDG-Codes sind Vorschriften für ein Container-Packzertifikat sowie für ein Fahrzeug-Packzertifikat enthalten. Der Abschnitt 5.4.2 des RID/ADR/ADN nimmt jedoch nur auf Container Bezug. Dies könnte missverständlich sein, und in der Tat wurde der Text auch falsch interpretiert, wie dies die Schwedische Küstenwache, der Kontrollbehörde für den Seeverkehr in Schweden, bereits mehrmals festgestellt hat.
2. Im derzeitigen Text des Abschnitts 5.4.2 des RID/ADR/ADN wird in Fußnoten auf den Text des IMDG-Codes verwiesen. Der Hauptgrund für die Aufnahme des Textes im RID/ADR/ADN besteht darin, den Absender insbesondere über die Pflicht zu informieren, ein Packzertifikat für den Seeverkehr zur Verfügung zu stellen.
3. Im Seeverkehr werden Packzertifikate sowohl für Container als auch für Wagen/Fahrzeuge vorgeschrieben. Schweden ist daher der Meinung, dass es zur Vermeidung von Missverständnissen zweckmäßig wäre, den vollständigen Anwendungsbereich der Seevorschrift in das RID/ADR/ADN aufzunehmen. Aus diesem Grund sollte an den entsprechenden Stellen in Abschnitt 5.4.2 der Ausdruck "Wagen/Fahrzeug" eingefügt werden, um klarzustellen, dass im Seeverkehr ein Wagen/Fahrzeug-Packzertifikat vorgeschrieben ist. Darüber hinaus sollte der "Groß" vor "Container" gestrichen werden, da sich der IMDG-Code auf alle Container bezieht.
4. Schweden ist sich jedoch darüber im Klaren, dass das Packzertifikat für die Sicherheit im Landverkehr keine Relevanz hat, und ist der Meinung, dass die in den derzeitigen Ausgaben des RID/ADR/ADN festgelegte Vorschrift unnötig ist, dass das Container-Packzertifikat dem Beförderungspapier beizufügen oder in das Beförderungspapier aufzunehmen ist. Im Allgemeinen liefert der Absender dem Eisenbahn-/Straßenbeförderer ein Container-Packzertifikat, wenn ein Container vorbereitet und zur Beförderung aufgegeben wird. Es sollte jedoch auch möglich sein, das Packzertifikat direkt an den Seebeförderer zu senden.
5. Bei Wagen/Fahrzeugen ist das Verfahren etwas anders. Insbesondere Fahrzeuge können mehrmals be- und entladen werden, und im Packzertifikat können eine Reihe von Änderungen vorgenommen werden, bevor das endgültige Fahrzeug-Packzertifikat für die Seebeförderung zur Verfügung gestellt werden kann. Gemäß Kapitel 1.4 bestehen für den Beförderer keine besonderen Pflichten, ein Packzertifikat zur Verfügung zu stellen, jedoch wird das Packzertifikat oft von dem oder den Fahrer vorbereitet und dem Seebeförderer zur Verfügung gestellt, wenn das Fahrzeug an Bord verladen wird.
6. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Packzertifikat nur für die Seebeförderung erforderlich ist und dass nach Ansicht Schwedens keine Verpflichtung bestehen sollte, dieses Dokument im Landtransport mitzuführen.
7. Gemäß der Klarstellung in der Ausgabe 2008 des IMDG-Codes sind darüber hinaus Faksimile-Unterschriften zugelassen und die Dokumentation darf in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Dies ist in Abschnitt 5.4.2 des RID/ADR/ADN nicht in geeigneter Weise wiedergegeben. Zur Vermeidung von Missverständnissen sollte der Text betreffend Faksimile-Unterschriften im letzten Satz des Unterabschnitts 5.4.2.2 des IMDG-Codes und der Text betreffend die elektronische Dokumentation im Unterabschnitt 5.4.2.3 des IMDG-Codes in den Abschnitt 5.4.2 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden.

Antrag

8. Aus den oben genannten Gründen würde Schweden den Text des Abschnitts 5.4.2 (Container-Packzertifikat) gern ändern und schlägt folgende Änderungen vor:

a) **5.4.2** erhält folgenden Wortlaut (neuer Text ist unterstrichen dargestellt):

"5.4.2 Container/Wagen/Fahrzeug-Packzertifikat

Wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in GroßeContainern oder in Wagen/Fahrzeugen eine Seebeförderung folgt, ist [spätestens bei der Übergabe der Güter für die Seebeförderung] [von der für das Packen des Containers oder des Wagens/Fahrzeugs verantwortlichen Person] dem Beförderungspapier dem Seebeförderer ein Container/Wagen/Fahrzeug-Packzertifikat nach Abschnitt 5.4.2⁸⁾⁹⁾ des IMDG-Codes beizugeben zur Verfügung zu stellen.

Die Aufgaben des gemäß Abschnitt 5.4.1 vorgeschriebenen Beförderungspapiers und des oben genannten Container/Wagen/Fahrzeug-Packzertifikats können durch ein einziges Dokument erfüllt werden; andernfalls müssen diese Dokumente miteinander verbunden sein. Werden die Aufgaben dieser Dokumente durch ein einziges Dokument erfüllt, genügt die Aufnahme einer Erklärung im Beförderungspapier, dass die Beladung des Containers oder des Wagens/Fahrzeugs in Übereinstimmung mit den für die jeweiligen Verkehrsträger anwendbaren Vorschriften durchgeführt wurde, sowie die Angabe der für das Container/Wagen/Fahrzeug-Packzertifikat verantwortlichen Person. Faksimile-Unterschriften sind zulässig, sofern anwendbare Gesetze und Vorschriften die Rechtsgültigkeit von Faksimile-Unterschriften anerkennen.

Wenn dem Beförderer die Dokumentation für gefährliche Güter mit Übermittlungstechniken der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustausches (EDI) zur Verfügung gestellt wird, darf (dürfen) die Unterschrift(en) durch die Angabe des Namens (der Namen) (in Großbuchstaben) der unterschriftsberechtigten Person(en) ersetzt werden.

Bem. Für ortsbewegliche Tanks, Tankcontainer und MEGC ist das Container/Wagen/Fahrzeug-Packzertifikat nicht erforderlich.

b) Die Fußnoten bleiben unverändert.

Folgeänderungen

c) **1.1.4.2.3** Die Bem. erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Für Beförderungen gemäß Absatz 1.1.4.2.1 siehe auch Absatz 5.4.1.1.7. Für Beförderungen in Containern und Wagen/Fahrzeugen siehe auch Abschnitt 5.4.2."

Begründung

9. Diese Änderungen stimmen mit den Vorschriften des IMDG-Codes überein und führen eine Klarstellung herbei, dass die Vorschriften für den Teil der Transportkette gelten, der die Seebeförderung betrifft, und dass Packzertifikate für Container und Wagen/Fahrzeuge erforderlich sind.