

**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/2011/10**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/10)

28. Dezember 2010

Original: Englisch

### **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 21. bis 25. März 2011)

### **Tagesordnungspunkt 4: Interpretation des RID/ADR/ADN**

#### **Aufbewahrung von Beförderungsinformationen**

#### **Antrag Schwedens**

#### **Einführung**

1. In Abschnitt 5.4.4 des RID/ADR/ADN ist eine neue Vorschrift enthalten, die festlegt, dass sowohl der Absender als auch der Beförderer eine Kopie des Beförderungspapiers für einen Mindestzeitraum von drei Monaten aufbewahren muss. Das Beförderungspapier darf auch elektronisch oder in einem EDV-System gespeichert werden, jedoch muss es möglich sein, die Informationen in gedruckter Form zur Verfügung zu stellen.
2. Diese neuen Vorschriften haben zu Diskussionen unter Beförderern, Spediteuren und Absendern in Schweden geführt. Offenbar bestehen Unklarheiten darüber, wie diese Vorschriften zu interpretieren sind.
3. Zwischen einem Absender und einem Empfänger können Gütertransporte mit zahlreichen verschiedenen Beförderern durchgeführt werden. Dabei stellt sich die Frage, ob jeder beteiligte Beförderer eine Kopie des Beförderungspapiers aufbewahren muss oder ob es ausreichend ist, dass der erste Beförderer eine Kopie aufbewahrt. Schweden hat den Abschnitt 5.4.4 so interpretiert, dass alle beteiligten Beförderer eine Kopie des Beförderungspapiers aufbewahren müssen, würde aber gern den Standpunkt der übrigen Mitgliedstaaten zu dieser Frage kennen lernen.

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.

4. Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, ob es zufrieden stellend ist, dass der Spediteur, der die verschiedenen Transporte organisiert und plant, derjenige Beteiligte ist, der zur Aufbewahrung der Informationen verpflichtet ist, oder ob die Informationen durch den tatsächlichen Frachtführer aufbewahrt werden sollten. Schweden ist sich der Begriffsbestimmung für Beförderer in Abschnitt 1.2.1 bewusst, allerdings bestehen offenbar Unsicherheiten, ob in diesem Fall ein Spediteur als Beförderer angesehen werden kann. Auch zu dieser Frage würde Schweden gern den Standpunkt der übrigen Mitgliedstaaten kennen lernen.
5. Schließlich stellt sich die Frage, wie diese neuen Vorschriften im Zusammenhang mit Absatz 5.4.1.1.6.2.3 bezüglich der Beförderung ungereinigter leerer Umschließungsmittel zu interpretieren sind, die Rückstände gefährlicher Güter anderer Klassen als der Klasse 7 enthalten und an den Absender zurückgesandt werden. Ist es erforderlich, dass für diese Beförderungen neben den für den Lastlauf vorbereiteten Beförderungspapieren Kopien der geänderten Beförderungspapiere aufbewahrt werden?

---