



**OTIF/RID/RC/2016/34**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/34)

8. Juli 2016

Original: Deutsch

## **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 19. bis 23. September 2016)

### **Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge**

#### **Befördererpflichten: Sichtprüfung der Ladung bei verplombten Güterbeförderungseinheiten**

#### **Antrag Österreichs**

### **ZUSAMMENFASSUNG**

<b><i>Erläuternde Zusammenfassung:</i></b>	Klarstellung, bei welchen verplombten Güterbeförderungseinheiten die Ladungskontrolle durch den Beförderer entfallen kann.
<b><i>Zu ergreifende Maßnahmen:</i></b>	Ergänzung in Unterabschnitt 1.4.2.2.
<b><i>Damit zusammenhängende Dokumente:</i></b>	Informelles Dokument INF.42 der Gemeinsamen Tagung März 2016; Absatz 12 des Berichts OTIF/RID/RC/2016-A (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142)

## **Einleitung**

- 1 Gemäß Absatz 1.4.2.2.1 c) ist der Beförderer (im RID nur der erste in einer Kette) verpflichtet, eine Sichtprüfung der Ladung durchzuführen. Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2016 hat Österreich die Frage gestellt, wie in den einzelnen Ländern diese Pflicht hinsichtlich plombierter Güterbeförderungseinheiten verstanden wird.

2. Österreich geht davon aus, dass behördliche Plomben jedenfalls zu berücksichtigen, private dagegen differenziert zu betrachten sind. Es können durchaus schützenswerte Interessen auf Verladenseite bestehen, unberechtigte Zugriffe zu verhindern oder gegenüber Behörden oder Handelspartnern dokumentiert zu haben (Zoll, Schadenersatz, öffentliche Sicherheit, ...). Allerdings kann es nicht im Belieben eines Beteiligten stehen, die gesetzliche Kontrollpflicht anderer ihm gegenüber durch private Maßnahmen außer Kraft zu setzen. Damit würde man zum Missbrauch geradezu einladen.
3. Bei Containern, die nachfolgend auf See befördert werden, wird sich diese Frage nun noch öfter stellen. Gemäß einer Ergänzung der SOLAS-Regel VI-2, die ab 1. Juli 2016 in Kraft steht, hat der Absender unter bestimmten Qualitätsanforderungen die Bruttomasse des Containers zu ermitteln und dem Reeder vorab mitzuteilen. Es wird daher auch wichtig sein zu verdeutlichen, dass der Container unterwegs verschlossen geblieben ist und die Angaben im Hafen immer noch zutreffen.
4. Der Beförderer sieht sich damit divergierenden gesetzlichen, privatrechtlichen und wirtschaftlichen Anforderungen gegenüber. Ist der Umfang seiner gesetzlichen Pflichten nicht klar, wird er eher vorsichtig sein, sie gegen andere Beteiligte, von denen er möglicherweise wirtschaftlich abhängig ist, wahrzunehmen.
5. Innerstaatliche Rechtsordnungen sehen regelmäßig ähnliche Kontrollpflichten für den Fahrzeuglenker vor, so dass auch dieser einer vergleichbaren Unsicherheit ausgesetzt ist.
6. Um Missverständnisse auszuschließen sei festgehalten, dass es sich bei den hier besprochenen Kontrollen nicht um die der staatlichen Kontrollorgane handelt. Diese haben klarere und weiter gehende Befugnisse und sind in ihrer Tätigkeit durch Firmenplomben nicht eingeschränkt.
7. Die Diskussion im März hat eine große Bandbreite an Auslegungen zu Tage gebracht. Teils wird vom Beförderer das Öffnen der Güterbeförderungseinheit nur dann erwartet, wenn der Verdacht besteht, dass die Ladung nicht den Vorschriften entspricht. Andere verlangen dagegen, dass er sich mit dem Verloader darauf verständigt, auf welche Weise er seiner Kontrollpflicht nachkommen kann, etwa indem nur in Anwesenheit des ihn vertretenden Lenkers die Güterbeförderungseinheit beladen und verschlossen wird.
8. In der Diskussion hat sich überdies gezeigt, dass die in der Einleitung zu Absatz 1.4.2.2.1 ADR und ADN verwendete Formulierung, die in der Folge aufgezählten Pflichten seien "gegebenenfalls" zu erfüllen, zum Teil dahingehend missverstanden wird, dass sie einer gewissen Dispositionsbefugnis des Beförderers unterlägen. Aus demselben Grund wurde von Bahnbetreibern schon mehrfach beklagt, dass eine derartige Einschränkung im RID fehle. Delegierte, die an der Entstehung dieser Texte beteiligt waren, machten jedoch klar, dass damit bloß ausgedrückt werden sollte, dass eine Pflicht nur – aber auch stets – zum Tragen kommt, wenn ein entsprechender Sachverhalt gegeben ist. So ist etwa die Frist für die nächste Tankprüfung nur bei Tankbeförderung, dann aber immer zu überprüfen.
9. Letztlich wurde Österreich gebeten, Vorschläge zur Klärung in einem offiziellen Dokument einzureichen. Diesem liegen nun folgende Überlegungen zugrunde:
  - Der Begriff "gegebenenfalls" in der Einleitung und am Ende von Absatz 1.4.2.2.1 ist als missverständlich und unnötig zu streichen. Die Texte in RID, ADR und ADN lauten diesbezüglich damit gleich.
  - Es sollte klargestellt werden, dass behördliche Plomben nicht aufzubrechen sind.
  - Firmenplomben schließen die Kontrollpflicht nur in bestimmten Fällen aus.

- Für Güterbeförderungseinheiten, die auf See weiterbefördert werden, sieht der IMDG-Code dem RID/ADR/ADN vergleichbare Beladevorschriften vor und verlangt, dass der Verloader ihre Einhaltung in einem Container-/Fahrzeugpackzertifikat garantiert.
- Das Container-/Fahrzeugpackzertifikat wird für derartige Verkehre mit Containern auch in Abschnitt 5.4.2 RID/ADR/ADN verlangt und ab 2017 für Wagen und Fahrzeuge ausdrücklich erlaubt. Bezüglich der Container sind das dieselben Beförderungen gefährlicher Güter, die auch von den neuen Gewichtsbestimmungen der IMO erfasst sind.
- Wie der Beförderer zur See soll auch der zu Land auf die Angaben im Container-/Fahrzeugpackzertifikat vertrauen dürfen.

## Antrag

10. In der Einleitung und im Schlusssatz von Absatz 1.4.2.2.1 ist das Wort "gegebenenfalls" zu streichen.

11. Absatz 1.4.2.2.2 ist am Ende folgendermaßen zu ergänzen:

"Im Rahmen der Ladungskontrolle gemäß Absatz 1.4.2.2.1 c) darf der Beförderer auf die Angaben im beigegebenen Container-/Fahrzeugpackzertifikat vertrauen und auf eine Innensichtprüfung der Güterbeförderungseinheit verzichten, wenn diese mit einer Firmenplombe versehen ist. Behördliche Plomben sind auch ohne Container-/Fahrzeugpackzertifikat zu respektieren."

12. Die Absätze 1.4.2.2.1 bis 1.4.2.2.3 lauten daher unter Hervorhebung der Streichungen und Ergänzungen:

**"1.4.2.2.1** Der Beförderer, der die gefährlichen Güter am Abgangsort übernimmt, hat im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 insbesondere (RID)

**1.4.2.2.1** Der Beförderer hat ~~gegebenenfalls~~ im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 insbesondere (ADR/ADN)  
(...)

c) sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Wagen/Fahrzeuge und die Ladung keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen, dass keine Ausrüstungsteile fehlen, usw.; (RID/ADR)

c) sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Ladung keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweist, dass keine Ausrüstungsteile fehlen, usw.; (ADN)

(...)

Dies ist ~~gegebenenfalls~~ (ADR/ADN) anhand der Beförderungspapiere und der Begleitpapiere durch eine Sichtprüfung des Wagens/Fahrzeugs/Schiffes oder des Containers und ~~gegebenenfalls~~ der Ladung durchzuführen.

**1.4.2.2.2** Der Beförderer kann jedoch in den Fällen des Absatzes 1.4.2.2.1 a), b), d) e) und f) (RID)/1.4.2.2.1 a), b), e) und f) (ADR)/1.4.2.2.1 a) und b) (ADN) auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen. Im Rahmen der Ladungskontrolle gemäß Absatz 1.4.2.2.1 c) darf der Beförderer auf die Angaben im gemäß Abschnitt 5.4.2 beigegebenen Container-/Fahrzeugpackzertifikat vertrauen und auf eine Innensichtprüfung der Güterbeförderungseinheit verzichten, wenn diese mit einer Firmenplombe versehen ist. Behördliche Plomben sind auch ohne Container-/Fahrzeugpackzertifikat zu respektieren.

- 1.4.2.2.3** Stellt der Beförderer gemäß Absatz 1.4.2.2.1 einen Verstoß gegen die Vorschriften des RID/ADR/ADN fest, so hat er die Sendung nicht zu befördern, bis die Vorschriften erfüllt sind.“

**Begründung**

Sicherheit: Mit der Änderung werden Sicherheitsgarantien der Verlader in einer dem IMDG-Code vergleichbaren Weise akzeptiert. Eine Beeinträchtigung der Beförderungssicherheit ist davon nicht zu erwarten.

Durchführbarkeit: Es ist mit keinen Problemen zu rechnen. Die Änderung schafft Rechtssicherheit, ohne neue Anforderungen aufzustellen.

---